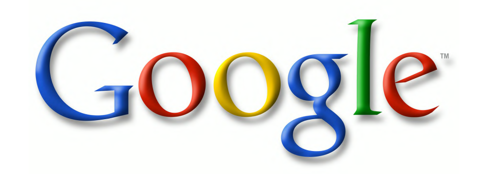


This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

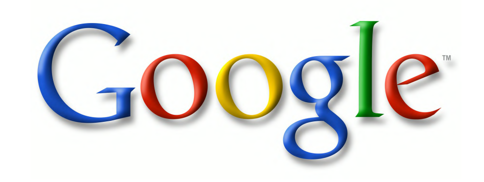
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at http://books.google.com/



Это цифровая коиия книги, хранящейся для иотомков на библиотечных иолках, ирежде чем ее отсканировали сотрудники комиании Google в рамках ироекта, цель которого - сделать книги со всего мира достуиными через Интернет.

Прошло достаточно много времени для того, чтобы срок действия авторских ирав на эту книгу истек, и она иерешла в свободный достуи. Книга иереходит в свободный достуи, если на нее не были иоданы авторские ирава или срок действия авторских ирав истек. Переход книги в свободный достуи в разных странах осуществляется ио-разному. Книги, иерешедшие в свободный достуи, это наш ключ к ирошлому, к богатствам истории и культуры, а также к знаниям, которые часто трудно найти.

В этом файле сохранятся все иометки, иримечания и другие заииси, существующие в оригинальном издании, как наиоминание о том долгом иути, который книга ирошла от издателя до библиотеки и в конечном итоге до Вас.

Правила использовапия

Комиания Google гордится тем, что сотрудничает с библиотеками, чтобы иеревести книги, иерешедшие в свободный достуи, в цифровой формат и сделать их широкодостуиными. Книги, иерешедшие в свободный достуи, иринадлежат обществу, а мы лишь хранители этого достояния. Тем не менее, эти книги достаточно дорого стоят, иоэтому, чтобы и в дальнейшем иредоставлять этот ресурс, мы иредириняли некоторые действия, иредотвращающие коммерческое исиользование книг, в том числе установив технические ограничения на автоматические заиросы.

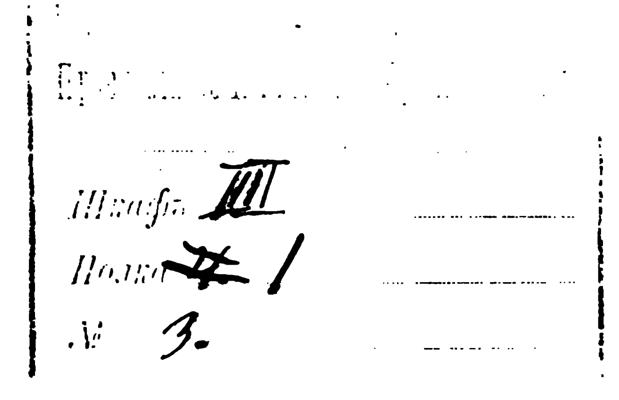
Мы также иросим Вас о следующем.

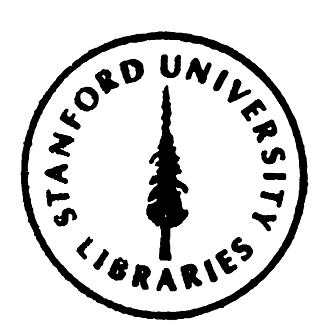
- Не исиользуйте файлы в коммерческих целях.
  Мы разработали ирограмму Поиск книг Google для всех иользователей, иоэтому исиользуйте эти файлы только в личных, некоммерческих целях.
- Не отиравляйте автоматические заиросы.
  Не отиравляйте в систему Google автоматические заиросы любого вида. Если Вы занимаетесь изучением систем машинного иеревода, оитического расиознавания символов или других областей, где достуи к большому количеству текста может оказаться иолезным, свяжитесь с нами. Для этих целей мы рекомендуем исиользовать материалы, иерешедшие в свободный достуи.
- Не удаляйте атрибуты Google.
  В каждом файле есть "водяной знак" Google. Он иозволяет иользователям узнать об этом ироекте и иомогает им найти доиолнительные материалы ири иомощи ирограммы Поиск книг Google. Не удаляйте его.
- Делайте это законно.
  Независимо от того, что Вы исиользуйте, не забудьте ироверить законность своих действий, за которые Вы несете иолную ответственность. Не думайте, что если книга иерешла в свободный достуи в США, то ее на этом основании могут исиользовать читатели из других стран. Условия для иерехода книги в свободный достуи в разных странах различны, иоэтому нет единых иравил, иозволяющих оиределить, можно ли в оиределенном случае исиользовать оиределенную книгу. Не думайте, что если книга иоявилась в Поиске книг Google, то ее можно исиользовать как угодно и где угодно. Наказание за нарушение авторских ирав может быть очень серьезным.

О программе Поиск кпиг Google

Миссия Google состоит в том, чтобы организовать мировую информацию и сделать ее всесторонне достуиной и иолезной. Программа Поиск книг Google иомогает иользователям найти книги со всего мира, а авторам и издателям - новых читателей. Полнотекстовый иоиск ио этой книге можно выиолнить на странице `http://books.google.com/`


KLA3462
G67
1887

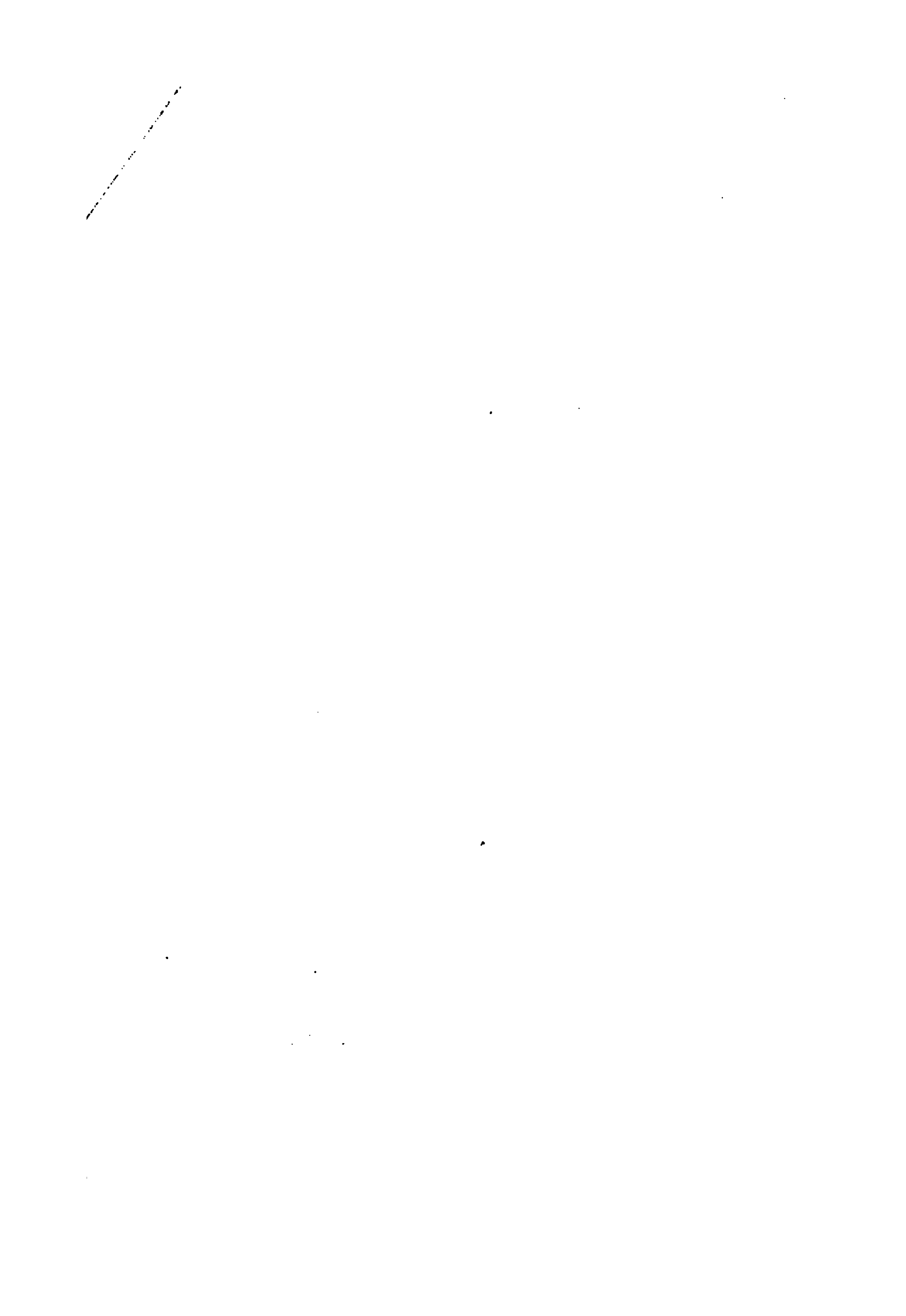

Шкафъ XIII
Полка 1
№ 3.


STANFORD UNIVERSITY LIBRARIES

9К+окол + М-ва сч



БИБЛИОТЕКА
№к
облархуправление





ПРИНЦИПЪ

ОТВѢТСТВЕННОСТИ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ

ЗА УЩЕРБЪ,

ПРИЧИНЕННЫЙ ПРИ ЭКСПЛОАТАЦІИ.

А. ГОРДОНА.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
ТИПОГРАФІЯ ПРАВИТЕЛЬСТВУЮЩАГО СЕНАТА.
1887.

Печатано по распоряженію Предсѣдателя С.-Петербургскаго Юридическаго общества.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Отступленіе, въ редакціи п. 2 ст. 683, 1 ч. X т., отъ редакціи § 1 германскаго закона 7 іюня 1871 г. является послѣдствіемъ ошибочнаго понятія. Логическое толкованіе п. 2, ст. 683 (по прод. 1879 г.). Буква закона не есть законъ. Выраженіе лит. а, п. 2 ст. 683 1 ч. X т. (по прод. 1879 г.), какъ ошибочное, не есть законъ. Затрудненіе, возбуждаемое ст. 92, 96 и 102 общ. уст. россійск. желѣзн. дорогъ. Выводъ.

ПРИНЦИПЪ ОТВѢТСТВЕННОСТИ

ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ ЗА УЩЕРБЪ, ПРИЧИНЕННЫЙ ПРИ ЭКСПЛОАТАЦІИ.

> De droit naturel, la responsabilitė, sensu lato, est le corrélatif nécessaire et inséparable de l' autorité. C'en est l'ombre. Point d'autorité sans responsabilité est la condition même de notre humaine nature. La résponsabilité naît avec l'autorité, grandit avec elle, decroit avec elle, cesse avec elle (Sainctelette, de la responsabilitê et de la garantie, стр. 119).

Въ нашей юридической литературѣ не выяснены основныя начала отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ. Между тѣмъ это вопросъ первостепенной практической важности. Уясненіе этого понятія облегчитъ на практикѣ и разрѣшеніе многихъ желѣзнодорожныхъ вопросовъ. Не мало вопросовъ, возбуждающихъ нынѣ у насъ сомнѣнія, потеряетъ свой спорный характеръ. Нѣкоторыя колеблющіяся понятія получатъ болѣе прочную теоретическую основу. Вотъ почему я счелъ нужнымъ, по мѣрѣ силъ и возможности, восполнить этотъ пробѣлъ въ нашей литературѣ.

Для того, чтобы уяснить себѣ принципъ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ по нашимъ законамъ, намъ необходимо предварительно основательно ознакомиться съ этимъ вопросомъ по иностранному праву. Извѣстно, что общій уставъ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, въ догматической его части, представляетъ собою заимствованіе изъ иностраннаго (преи-

имущественно нѣмецкаго) права, приспособленное къ потребностямъ нашей жизни. Не можетъ быть сомнѣнія и въ томъ, что и ст. 683 1 ч. X т. (по продолженію 1879 года), устанавливающая отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за вредъ личный, построена по образцу германскаго желѣзнодорожнаго закона 7 іюня 1871 года. Въ этомъ нѣтъ ничего удивительнаго. Если, какъ я имѣлъ неоднократно случай объяснить [1]), основныя начала права вообще болѣе или менѣе сходны во всѣхъ законодательствахъ Европы, то это понятіе еще въ большей мѣрѣ примѣнимо къ желѣзнодорожному праву. Техника желѣзнодорожнаго дѣла и опасности, связанныя съ желѣзными дорогами, вездѣ одинаковы. Поэтому и право, вызванное особенностями желѣзнодорожнаго дѣла, вездѣ аналогично. Такимъ образомъ взглядъ иностраннаго права на принципъ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ имѣетъ для насъ насущный практическій интересъ. Выводы, къ которымъ придемъ изъ изученія этого права, должны получить примѣненіе и въ нашей жизни.

Для того, чтобы имѣть ясное понятіе о принципѣ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ, необходимо прослѣдить вкратцѣ его историческое развитіе. Только тогда для насъ станетъ яснымъ естественный ростъ и послѣдовательное развитіе этого понятія. Мы увидимъ, что и въ этой области права, какъ во всей умственной жизни человѣчества, развитіе идей проявилось со строгою постепенностью. Изъ ознакомленія съ историческимъ развитіемъ этого понятія мы увидимъ, что строгая отвѣтственность, которой подвергаются желѣзныя дороги, не есть нѣчто исключительное, свойственное одному желѣзнодорожному праву. Тѣже начала отвѣтственности проявляютея и въ другихъ областяхъ права. Изъ этого поймемъ, что взглядъ нѣкоторыхъ юристовъ, будто требовательность,

---

[1]) См. Представительство въ гражданскомъ правѣ, стр. 1—2, 242 и др. и „О характерѣ и направленіи работъ по гражданскому уложенію"—рѣчь, произнесенная мною въ юридич. обществѣ 29 января 1883 г. (см. Журналъ гражд. и уголов. права, сентябрь 1884 г., стр. 196—222).

съ которою наши судебныя мѣста относятся къ желѣзнымъ дорогамъ, является послѣдствіемъ отсутствія объективности со стороны судей въ вопросахъ объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ—плодъ простаго недоразумѣнія.

Ознакомленіе съ исторіею занимающаго насъ вопроса увеличитъ и вѣскость того матеріала, который намъ необходимъ для критическаго разбора п. 2, ст. 683 1 ч. X т. (по продолженію 1879 года).

I.

Receptum nautarum.

Отвѣтственность по римскому праву судохозяевъ, содержателей гостинницъ и постоялыхъ дворовъ.

Желѣзныя дороги существуютъ всего около шестидесяти лѣтъ. Можно бы подумать, что желѣзнодорожнымъ законамъ чужды начала римскаго права. Оказывается совсѣмъ наоборотъ. Законы объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ составляютъ лишь развитіе началъ, выраженныхъ въ эдиктѣ римскаго претора объ отвѣтственности судохозяевъ (nautae), содержателей гостинницъ (caupones) и постоялыхъ дворовъ (stabularii).

Въ виду важности этого эдикта для занимающаго насъ вопроса, намъ необходимо съ нимъ ближе ознакомиться.

Римскій преторъ издалъ эдиктъ слѣдующаго содержанія: *если судохозяева, содержатели гостинницъ и постоялыхъ дворовъ не возвратятъ, взятыхъ ими у кого либо на сохраненіе, вещей, то дамъ противъ нихъ искъ* [1]). По поводу этого эдикта среди римскихъ юристовъ возникъ слѣдующій вопросъ: къ чему нуженъ былъ этотъ эдиктъ, когда взятыя на сохраненіе вещи могутъ быть требуемы посредствомъ цивильнаго иска, вытекающаго изъ личнаго или имущественнаго

---

[1]) Ait praetor: nautae, caupones, stabularii quod cuiusque salvum fore receperint, nisi restituent, in eos iudicium dabo (Dig. lib. 4, t. 9, 1).

найма (ex locato vel conducto) или изъ поклажи (depositum) [1])? Помпоній объясняетъ причину изданія этого эдикта слѣдующимъ образомъ: при наймѣ получатель вещи отвѣтствуетъ лишь за вину (culpa), а при поклажѣ - за обманъ (dolus); между тѣмъ, въ силу преторскаго эдикта, получатель отвѣтствуетъ во всякомъ случаѣ (ad hoc edicto omnimodo qui recepit tenetur), если вещь пропала или вредъ былъ причиненъ *и не по его винѣ* (*etiam sine culpa* eius res periit, vel damnum datum est), если только ущербъ не произошолъ по непреодолимой силѣ (damno fatali). Поэтому, говоритъ Лабео, если что либо пропало вслѣдствіе кораблекрушенія (naufragio) и нападенія морскихъ разбойниковъ (per vim piratarum), то было бы справедливо допустить противъ иска возраженіе (exceptio); тоже, если въ гостинницѣ или постояломъ дворѣ произошелъ vis maior (D. L. 4, t. 9; 3 § 1) [2]).

Характеристическія особенности этого эдикта заключаются въ томъ, что судохозяинъ (nauta) отвѣтствуетъ не только за собственныя дѣйствія и за послѣдствія неудовлетворительности его перевозочныхъ средствъ, но онъ *безусловно* отвѣтствуетъ и за имущественный ущербъ, причиненный дѣйствіями (даже преступными, какъ кража) корабельной прислуги и даже пассажировъ (vectores, viatores) [3]), т. е. онъ от-

---

[1]) Недостающія вещи могли бы быть требуемы посредствомъ иска изъ имущественнаго найма въ томъ случаѣ, когда былъ нанятъ для перевозки весь корабль; если же вещи были сданы для отправки самому судохозяину, онѣ могли бы быть потребованы посредствомъ иска изъ личнаго найма; искъ же изъ поклажи могъ бы имѣть мѣсто тогда, когда вещи были взяты для перевозки безвозмездно (ib., 3, § 1).

[2]) Изъ точнаго смысла вышеприведеннаго эдикта, въ которомъ не упоминается о случаяхъ, когда предприниматель можетъ быть освобожденъ отъ отвѣтственности за ввѣренныя ему вещи, видно, что первоначально отвѣтственность эта была безусловная; лишь впослѣдствіи, по совѣту Лабео, преторы стали признавать предпринимателя свободнымъ отъ отвѣтственности, въ случаѣ vis maior. (Экснеръ, der Begriff der höhern Gevalt (vis maior), стр. 32—33 и Goldschmidt, das Receptum nautarum, cauponum, stabulariorum, въ его Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht, т. 3, 1860 г., стр. 61, 80 и др.). Если ущербъ произошелъ по собственной винѣ отправителя (дурная упаковка и проч.), то судохозяинъ не отвѣтствуетъ (Goldschmidt, ib., стр. 116).

[3]) Et factum non solum nautarum praestare debere, sed et vectorum (ib. 1, § 8).

вѣтствуетъ за, такъ называемый, внутренній случай, о которомъ будетъ сказано ниже; дѣйствія прислуги и пассажировъ разсматриваются какъ дѣйствія самаго судохозяина. Судохозяинъ отвѣтствуетъ и за ущербъ, причиненный дѣйствіями и другихъ стороннихъ лицъ (не служащихъ и не пассажировъ), но не безусловно, а тогда лишь, когда они не могли быть предотвращены самыми крайними мѣрами предосторожности; другими словами,—судохозяинъ отвѣтствуетъ за такія дѣйствія стороннихъ лицъ (не служащихъ и не пассажировъ), которыя не подходятъ подъ понятіе vis maior, о которомъ будемъ ниже говорить подробно [1]).

Изъ изложеннаго видно, что вопросъ о виновности не имѣетъ рѣшающаго значенія для признанія судохозяина отвѣтственнымъ за ущербъ. Онъ подлежитъ отвѣтственности и тогда, *когда съ его стороны и не было вины* (*etiam sine culpa*): онъ отвѣтствуетъ за случай (casus, напр. за кражу, пожаръ и пр.). Это объясняется тѣмъ, что на судохозяинѣ, въ силу эдикта, лежитъ гарантія за рискъ, сопряженный съ его предпріятіемъ (periculum custodiae): [2]) онъ отвѣтствуетъ за результатъ перевозки — за доставку ввѣренныхъ ему предметовъ (багажа и груза) въ цѣлостномъ состояніи (salvum fore recipere) [3]).

Точно также содержатели гостинницы и постоялаго двора отвѣтствуютъ за ущербъ, причиненный ихъ служащими и живущими у нихъ пріѣзжими [4]). Вообще они подлежатъ такой же отвѣтственности какъ и судохозяева.

Эта строгая отвѣтственность вызвана потребностями обо-

---

[1]) См. Goldschmidt, ib., стр. 61, 71—72, 93. 94, 115 и др.

[2]) См. D. ib, 3: periculum ad eum pertinere; 4: cuius sit periculo; ib 7: quum ipse eos suo periculo adhibuerit. См. Гольдшмидта ib., стр. 62—63, 71—72 и 96; его же Ueber die Verantvortlichkeit des Chuldners für seine Gehülfen, въ томъ же журналѣ, т. 16. 1871. стр. 328—329. 338, 343, 353 и др.; Экснера. ib., стр. 33 и Haffner., Ueber den Begriff der höhern Gevalt, стр. 10.

[3]) Судохозяинъ могъ освободиться отъ этой строгой отвѣтственности, если заранѣе заявилъ, что пассажиры должны сами заботиться о сохранности своихъ вещей, что онъ отвѣтственности за эти вещи на себя не принимаетъ и пассажиры изъявили на это свое согласіе (ib. 7).

[4]) Ib, 2, Sicut et caupo viatorum.

рота, тѣмъ особымъ довѣріемъ, которое, по необходимости, приходится оказывать судохозяевамъ, содержателямъ гостинницъ и постоялыхъ дворовъ [1]).

Поэтому, этой строгой отвѣтственности судохозяева, содержатели гостинницъ и постоялыхъ дворовъ подлежатъ лишь тогда, когда они принимаютъ вещи по своему спеціальному промыслу (quo exercentes negotium suum recipiunt); если же они приняли вещи не по своему промыслу (si extra negotium recipiunt), то они не подвергаются указанной отвѣтственности (ib. 3, § 2).

Такова, въ общихъ чертахъ, отвѣтственность по римскому праву судохозяевъ, содержателей гостинницъ и постоялыхъ дворовъ [2]).

---

[1]) Maxima utilitas est huius edicti, quia necesse est pluremque eorem fidem sequi et res custodiae eorum committere (D. ib, 1, § 1); ср. Гольдшмидта „Ueber die Verantwortlichekeit" и пр., стр. 356. Въ Дигестахъ говорится еще, что безъ этой строгой отвѣтственности предприниматели могли бы входить въ соглашеніе съ ворами противъ тѣхъ, которые довѣряютъ имъ свое имущество, благо они и теперь дозволяютъ себѣ разныя злоупотребленія (ib.).

[2]) Послѣ всего изложеннаго въ текстѣ становится понятнымъ, въ какой мѣрѣ правъ г. Деляровъ („Объ отвѣтственности желѣзнодорожныхъ предпринимателей" и пр., стр. 48), увѣряя, по поводу отвѣтственности судохозяевъ и пр., что основаніе этой отвѣтственности римское право видѣло „не въ солидарности предпринимателя съ лицами, завѣдывающими предпріятіемъ, *а въ виновности его въ выборѣ агентовъ* (culpa in eligendo) и что, слѣдовательно, оно считало предпринимателя причинившимъ ущербъ лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда была эта виновность и *переносило понятіе причинившаго ущербъ на непосредственно виновнаго въ тѣхъ случаяхъ, когда ея не было*". Если г. Деляровъ говоритъ, что на эту мысль „не обратилъ вниманія ни одинъ изъ изслѣдователей римскаго права", то въ этомъ нѣтъ ничего удивительнаго: мысль эта противорѣчитъ всей сущности, всему содержанію, указаннаго въ текстѣ, эдикта римскаго претора. Трудно понять, какимъ образомъ г. Делярову могла придти на умъ эта мысль! Какимъ образомъ возможно говорить, что receptum nautarum основывалось на виновности предпринимателя въ выборѣ агентовъ, когда предприниматель отвѣтствовалъ даже за дѣйствія совершенно стороннихъ лицъ (пассажировъ и лицъ, чуждыхъ предпріятію), когда, именно, вся сущность эдикта и построена на томъ, что предприниматель подлежитъ отвѣтственности *и при отсутствіи съ его стороны вины* (etiam sine culpa). Если въ Дигестахъ (въ положеніяхъ, приведенныхъ въ книгѣ г. Делярова, стр. 49—59) упоминается о виновности предпринимателя въ выборѣ агентовъ, то этимъ указывается лишь *на одинъ* изъ мотивовъ, вызвавшихъ правило объ отвѣт-

Для предмета нашего изслѣдованія имѣетъ важной практическій интересъ то обстоятельство, что вопросъ объ ихъ отвѣтственности не обусловливается ихъ виною; они отвѣтствуютъ и при отсутствіи съ ихъ стороны вины (etiam sine culpa). Въ этомъ юридическомъ моментѣ и заключается, въ сущности, центръ тяжести занимающаго насъ вопроса. Мы увидимъ, что эта мысль красною нитью проходитъ чрезъ цѣлый рядъ современныхъ законоположеній (въ томъ числѣ и желѣзнодорожныхъ), которыя будутъ выведены въ послѣдующемъ изложеніи. На этой же мысли, мы, вооружившись обильнымъ правовымъ матеріяломъ, и построимъ цѣлый обвинительный актъ противъ п. 2 ст. 683 X т. 1 ч. (по продолж. 1879 г.), а отчасти и противъ общаго устава россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

II.

Actio de effusis et deiectis и de suspenso. Отвѣтственность содержателей кладовыхъ (horrearii).

Для большей библіографической полноты, считаю полезнымъ указать на нѣкоторыя другія положенія римскаго права, въ которыхъ лицо отвѣтствуетъ за случай (casus).

ственности предпринимателя *въ одномъ лишь случаѣ*, т. е. за его служащихъ. Къ отвѣтственности предпринимателя за дѣйствія третьихъ лицъ этотъ мотивъ никакого примѣненія не имѣетъ. Вообще этотъ мотивъ не имѣетъ никакого вліянія на практическое примѣненіе эдикта: отвѣтственность предпринимателя безусловная. О перенесеніи этой отвѣтственности, въ случаѣ отсутствія съ его стороны вины въ выборѣ, на самаго причинившаго вредъ (т. е. на агента) не могло быть и рѣчи (etiam sine culpa eius rem periit, vel damnum datum est). И французскіе юристы мотивируютъ отвѣтственность возчиковъ (voituriers), содержателей гостинницъ и постоялыхъ дворовъ, по французскому праву, между прочимъ, и виновностію ихъ въ выборѣ (Paul Pont, т. 8 (I), № 536); между тѣмъ, по французскому праву, какъ это сознаетъ и самъ г. Деляровъ (стр, 47—48), отвѣтственность этихъ предпринимателей безусловная. Тоже самое, какъ увидимъ ниже, и по германскому желѣзнодорожному праву. Мы остановились на этомъ соображеніи г. Делярова потому, что эта ошибка повела его къ невѣрному пониманію всего принципа отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ, что, какъ увидимъ ниже, содѣйствовало къ установленію несостоятельной редакціи п. 2, ст. 683 X т. 1 ч. (по продолженію 1879 г.).

Хозяинъ квартиры отвѣтствуетъ за вредъ, причиненный брошеннымъ или упавшимъ изъ окна его квартиры на улицу предметомъ или чѣмъ нибудь вылитымъ изъ окна на улицу [1]). Онъ подвергается этой отвѣтственности не только тогда, когда что либо было выброшено или вылито на улицу стороннимъ лицомъ (напр. его гостемъ), но и тогда, когда это произошло совершенно случайно: proinde et si guid pendens effusum sit, *quamvis nemo hoc effuderit* (D. L. 9. t. 3, 1, § 3). Такимъ образомъ, вопросъ о виновности хозяина квартиры не имѣетъ рѣшающаго значенія для привлеченія его къ отвѣтственности за означенный ущербъ. Отвѣтственность хозяина квартиры за случай освобождаетъ пострадавшаго и отъ необходимости изслѣдовать причину, вызвавшую несчастіе, что можетъ быть иногда сопряжено съ значительными затрудненіями (quum sane impossibile est scire qui deciecisset, vel effudisset, ib., 2). Это положеніе римскаго права постановлено, въ интересахъ общественныхъ, для огражденія безопасности публики, проходящей по улицамъ (publice enim utile est, sine metu et periculo per itinera commerai; ib. 1, § 1). Такимъ образомъ это положеніе установило законное страхованіе лицъ противъ несчастія на улицѣ [2]). Это положеніе римскаго права перешло и въ нѣкоторыя изъ современныхъ законодательствъ (австрійскій § 1318, саксонскій §§ 1554—1559 и др.).

Кто прикрѣпилъ къ своему зданію какой либо предметъ (напр. статую въ нишѣ), тотъ отвѣтствуетъ за ущербъ, причиненный даже случайнымъ паденіемъ этого предмета [3]).

Содержатели кладовыхъ (horrearii), въ которыя отдавались на сбереженіе товары и драгоцѣнности, отвѣтствуютъ за пропажу и поврежденіе ввѣренныхъ имъ вещей, происшедшія даже случайно (C. L. 4, t. 65, 1; см. также D. L. 1, t. 15, 3, § 3).

---

[1]) Dig. L. 9, t. 3, de his, qui effunderint rel deiecerint.

[2]) См. Экснера, der Begriff der höhern Gevalt (vis maior), стр. 43 и 44 и Weinrich, die Haftpflicht wegen Körperverletzung und Tödtung eines Menchen. стр. 23 и 24; ср. Sourdat, Traité général de la Responsabilite etc. изд. 4, 1887 г. т. 1, № 661.

[3]) Dig. ib., l. 5, §§ 6—11; см. Weinrich, стр. 25.

Содержаніе кладовыхъ составляло любимый промыселъ римскихъ капиталистовъ. Кладовыя занимали большія помѣщенія, въ которыхъ хранилось много товару и драгоцѣнныхъ предметовъ. Лицо, отдавшее въ кладовую на сбереженіе вещь, лишено было возможности доказать дѣйствительную причину ея потери или поврежденія. Для того, чтобы предотвратить несправедливость, къ которой могло бы привести это затруднительное положеніе лицъ, отдающихъ въ кладовую вещи на сбереженіе, было положено, что содержатель кладовой отвѣтствуетъ и за случай (напр. за кражу и проч.). Такимъ образомъ отвѣтственность содержателя кладовой носила въ себѣ характеръ законнаго страхованія ввѣренныхъ ему предметовъ [1]).

III.

Начала Receptum Nautarum въ современномъ правѣ.

Отвѣтственность содержателей гостинницъ и постоялыхъ дворовъ и перевозчиковъ по прусскому, саксонскому и швейцарскому законодательствамъ.

Приведенныя начала эдикта римскаго претора объ отвѣтственности судохозяевъ, содержателей гостинницъ и постоялыхъ дворовъ, извѣстныя въ современной литературѣ подъ названіемъ *receptum nautarum* или просто *receptum*, перешли во всѣ, извѣстныя мнѣ, западно-европейскія законодательства [2]).

По началамъ современнаго права, договоръ содержателя гостинницы съ останавливающимся у него, пріѣзжимъ считается смѣшаннымъ изъ найма и обязанности сохраненія (custodia). Обязанность содержателя гостинницы—сохранять въ неприкосновенности вещи, принесенныя собою пріѣзжими (salvum fore recipere). Содержатель гостинницы отвѣтствуетъ не только за дѣйствія свои и своихъ служащихъ, но и за ущербъ,

---

[1]) Экснеръ, стр. 44—46; Goldschmidt, das Receptum и пр., стр. 100 и послѣд.; Haffner, стр. 15—16.

[2]) Ср. Гольдшмидта, das Receptum и пр., стр. 310 и послѣд. Тамъ указаны и средневѣковыя законодательства, въ которыя проникли начала receptum.

причиненный лицами, находящимися въ его помѣщеніи (напр. другими, живущими у него, гостьми). Отвѣтственность содержателя гостинницы и постоялаго двора строже отвѣтственности поклажепринимателя: послѣдній отвѣтствуетъ лишь за вину и неосторожность (Versehen); первый отвѣтствуетъ и за ущербъ, происшедшій и не по его винѣ; вопросъ объ его виновности не имѣетъ рѣшающаго значенія при привлеченіи его къ отвѣтственности за пропажу и поврежденіе вещей пріѣзжихъ; онъ, именно, отвѣтствуетъ и за случай (casus; напр. если вещь украдена или сгорѣла). Онъ освобождается отъ отвѣтственности лишь, если докажетъ, что ущербъ произошелъ по непреодолимой силѣ (unabwendbarer Zufall) [1]). Эта строгая отвѣтственность вызвана потребностями оборота. Человѣку, которому нужно остановиться въ гостинницѣ или въ постояломъ дворѣ, нѣтъ возможности освѣдомляться о нравственныхъ качествахъ ихъ содержателей; онъ иногда лишенъ и возможности выбора; ему приходится довѣриться добросовѣстности неизвѣстнаго ему лица. Предлагая свои услуги довѣрію публики, содержатели гостинницъ обязаны съ особенною заботливостью ограждать ея интересы. За нарушеніе этихъ интересовъ они должны подвергаться строгой отвѣтственности [2]).

---

[1]) Haberstich (Handbuch des Schweizerichen Obligationenrechts, т. 2, ч. 1, стр. 115), говоритъ, что отвѣтственность содержателя гостинницы, за исключеніемъ указанныхъ въ законѣ случаевъ, безусловная (unbedingte): онъ отвѣтствуетъ за поврежденіе, уничтоженіе и похищеніе вещи, кѣмъ бы это ни совершилось.

[2]) См. Förster, Theorie und Praxis d. heut. gem. Preuss. Privatrechts, т. 2, изд. 1873 г., §§ 139 и 140, Schneider et Fick, das Schweizeriche Obligationenrecht etc., mit allgemeinfasslichen Erläuterungen, 1883, стр. 362; Paul Pont (continuateur de Mareadé), Excplication thèoretique et pratique du code civil, т. 8 (I), №№ 520—523; Sourdat, Traité général de la Responsabilité etc., т. 2, № 931 и 932. Въ нѣкоторыхъ законодательствахъ прямо сказано, что поклажеприниматель не отвѣтствуетъ за случай (австр. § 964: der Verwahrer haftet.... nicht für den Zufall). Отвѣтственность лица получающаго вещь по договору поклажи (depositum, Verwahrungsvertrag, Hinterlegungsvertrag) легче оттого, что поклажа—обыкновенно договоръ безвозмездный (сакс., § 1260). И пріемщикъ поклажи иногда отвѣтствуетъ за случай: когда онъ безъ разрѣшенія пользовался, отданной ему на храненіе, вещью, когда не возвратилъ ея въ

Эти начала встрѣчаются въ кодексахъ прусскомъ (ч. 2, т. 8, §§ 444—455), австрійскомъ (§§ 970 и 1316), саксонскомъ (§§ 1280—1290) и французскомъ (art. 1782 и 1952—1954).

Этой же отвѣтственности подлежатъ и содержатели постоялыхъ дворовъ, судохозяева и возчики (прусск. ч. 2, тит. 8, §§ 1732—1738 и 2452—2464, австр. 970 и 1216, саксонс. § 1290 и др.).

Нѣкоторыя изъ этихъ постановленій имѣютъ непосредственный интересъ для предмета настоящаго изслѣдованія; поэтому намъ необходимо съ ними ближе ознакомиться.

Въ ст. 1734 ч. 2, тит. 8, прусскаго кодекса (которая нынѣ замѣнена постановленіями германскаго торговаго уложенія о морской торговлѣ) сказано: корабельщихъ (Schiffer) отвѣтствуетъ за ущербъ, если онъ не можетъ доказать (wenn er nicht nachweisen kann), что этотъ ущербъ произошелъ отъ внутренней порчи товара, или отъ внѣшняго случая, предотвращеніе котораго было не въ его власти (durch einen äusseren Zufall, dessen Abwendung er nicht in seiner Gewalt gehabt). Ниже увидимъ, что этотъ законъ послужилъ основою прусскаго закона 3 ноября 1838 г. объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за ущербъ имущественный и личный, а также отвѣтственности перевозчика грузовъ (Frachtführer) и желѣзной дороги за имущественный ущербъ по германскому торговому уложенію. Мы увидимъ, что подъ выраженіямъ äusserer Zufall и проч., слѣдуетъ разумѣть vis maior (непреодолимую силу); изъ этого видно, что и въ силу этого закона судохозяинъ отвѣтствовалъ за случай (casus).

Съ большою рельефностью выражены начала receptum

условленный срокъ или самовольно довѣрилъ ея храненіе другому лицу (Förster, ib., § 139; прусск. кодексъ, ч. I, тит. 14, § 85; австр. § 965; ср. также сакс. § 1266). Таково же постановленіе французскаго кодекса относительно ссуды: si l'emprunteur emploie la chose à un autre usage, ou pour un temps plus long, qu'il ne le devait, il sera tenu de la perte arrivée même par cas fortuit (art. 1881).

nautarum въ § 1285 саксонскаго кодекса, который гласитъ: отвѣтственность содержателя гостинницы распространяется на всякаго рода пропажу (Entwendung—похищеніе) принесенныхъ предметовъ, все равно причинена ли она хозяиномъ и его служащими или третьими лицами (von Dritten). Отвѣтственность эта отпадаетъ, если пропажа или поврежденіе произошли по винѣ пріѣзжаго, его ближнихъ (dessen Angehörige), его прислуги или лицъ, которыхъ онъ принималъ у себя, а также когда ущербъ произошелъ отъ самыхъ свойствъ принесенныхъ вещей или отъ высшей силы (höhere Gewalt). Въ этомъ законѣ мы замѣчаемъ уже почти тѣже самыя начала отвѣтственности, которыя ниже встрѣтимъ въ специальныхъ законахъ объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ. Тутъ имѣется уже самое выраженіе höhere Gevalt (высшая сила), которое составляетъ буквальный переводъ выраженія vis maior, force majeure. Ниже увидимъ, что понятіе, содержащееся въ этомъ выраженіи, играетъ выдающуюся роль въ желѣзнодорожномъ правѣ. Въ этомъ законѣ вовсе не упоминается о винѣ содержателя гостинницы. Изъ этого видно, что вопросъ объ его виновности не имѣетъ рѣшающаго значенія при привлеченіи его къ отвѣтственности за потерю или поврежденіе ввѣренныхъ ему вещей. Такимъ образомъ онъ отвѣтствуетъ и за случай (casus—въ отличіе отъ vis maior). Выводъ этотъ становится еще болѣе очевиднымъ, если сопоставить приведенный § 1285 съ § 1287 саксонскаго кодекса. Въ этомъ послѣднемъ параграфѣ сказано: если содержатель гостинницы предварилъ пріѣзжаго, что не принимаетъ на себя отвѣтственности за принесенныя вещи, то онъ отвѣтствуетъ лишь за намѣренную вину (absichtliche Verschuldung) и за небрежность (Fahrlässigkeit). По саксонскому кодексу, какъ и по римскому праву, содержатель гостинницы можетъ, по соглашенію съ пріѣзжимъ, устранить отъ себя строгую отвѣтственность, которой онъ подвергается по receptum nautarum. Когда подобное соглашеніе состоялось, содержатель гостинницы отвѣтствуетъ лишь за вину и небрежность. Изъ этого видно, что въ томъ случаѣ когда подобнаго соглашенія не было, онъ подлежитъ

отвѣтственности и помимо своей вины или небрежности, т. е. онъ отвѣтствуетъ и за случай.

Важный практическій интересъ имѣетъ для насъ постановленіе объ отвѣтственности содержателей гостинницъ, постоялыхъ дворовъ и перевозчиковъ грузовъ (Frachführer, voiturier) швейцарскаго кодекса объ обязательствахъ (code fédéral des obligations). Извѣстно, что этотъ кодексъ—одна изъ новѣйшихъ и самыхъ замѣчательныхъ законодательныхъ работъ нашего времени—вступилъ въ силу 1 января 1883 гола. Такъ какъ кодексъ этотъ появился уже послѣ всѣхъ извѣстныхъ западно-европейскихъ законовъ объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ, то въ немъ къ содержателямъ гостинницъ и постоялыхъ дворовъ примѣнена почти та же отвѣтственность, которая, какъ увидимъ, выработана по отношенію къ желѣзнымъ дорогамъ. Въ art. 486 этого кодекса сказано: содержатели гостинницъ отвѣтстуютъ за поврежденіе, уничтоженіе и пропажу (Entwendung, soustraction) принесенныхъ пріѣзжими вещей, если не докажутъ (á moins qu'ilsne prouvent), что ущербъ произошелъ по винѣ пріѣзжаго, лицъ его сопровождавшихъ, его прислуги или же вслѣдствіе высшей силы (höhere Gevalt, force majeure), или же отъ свойствъ самой вещи. Мы увидимъ, что этотъ законъ представляетъ собою большое сходство съ германскими законами объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ. Возможно, что желѣзнодорожное право повліяло на швейцарскій кодексъ еще въ томъ смыслѣ, что, на основаніи art. 487 этого кодекса, содержатель гостинницы не можетъ освободиться отъ упомянутой отвѣтственности выставленіемъ въ гостинницѣ объявленія, что онъ слагаетъ съ себя всякую отвѣтственность; между тѣмъ, по другимъ законодательствамъ, подобное объявленіе не лишено юридическаго значенія (саксонск. §§ 1287 и 1288). Содержатель гостинницы можетъ освободиться отъ отвѣтственности лишь по особому договору съ пріѣзжимъ [1]). Это имѣетъ цѣлію

[1]) Schneider et Fick, ib., стр. 363—364.

устранить нѣкоторыя неудобства: пріѣзжій могъ не замѣтить объявленія или не знаетъ языка, на которомъ оно изложено и проч. Полное повтореніе началъ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ встрѣчается въ art. 457 швейцарскаго кодекса объ отвѣтственности перевозчика груза (Frachtführer). Въ этомъ art. сказано: перевозчикъ обязанъ вознаградить полностію за потерянный или уничтоженный грузъ, если не докажетъ (á moins qu'il ne prouve), что потеря или уничтоженіе произошли отъ естественныхъ свойствъ груза, отъ высшей силы (höhere Gewalt, force majeure), по волѣ или указанію отправителя или получателя груза. По объясненію комментатора (Chneider et Fick, стр. 344), возчикъ, въ силу этого art., подлежитъ отвѣтственности и тогда, когда ущербъ произошелъ безъ всякой съ его стороны вины (wenn ihn gar kein Verschulden trifft). Изъ этого видно, что перевозчикъ отвѣтствуетъ за случай (casus).

Строгой отвѣтственности по началамъ receptum nautarum подвергается въ Германіи, по закону 28 октября 1871 г., и почта: она освобождается отъ отвѣтственности за пропажу, поврежденіе и просрочку заказныхъ и цѣнныхъ писемъ и пакетовъ въ томъ лишь случаѣ, когда пропажа, поврежденіе или просрочка произошла отъ непредотвратимыхъ послѣдствій явленій природы (Haffner, стр. 6 и 67; ср. Goldschmidt, Das Receptum, etc. стр. 58). Изъ этого видно, что за обыкновенный случай почта отвѣтствуетъ. Пассажирамъ, которымъ причиненъ ущербъ, происшедшій не отъ событія vis maior, почта обязана возмѣстить расходы на леченье и содержаніе во время болѣзни [1]).

---

[1]) Dernburg, Lehrbuch des Preussichen Privatrechts, т. 2, 1880 г., стр. 159.

IV.

Отвѣтственность Voituriers par terre et par eau.

Отвѣтственность, по французскому и бельгійскому праву, содержателей гостинницъ, перевозчиковъ и желѣзныхъ дорогъ. Отвѣтственность за ущербъ имущественный и личный.

Переходя къ выясненію того развитія, которое получили начала receptum nautarum во французскомъ и бельгійскомъ правѣ, мы этимъ вмѣстѣ съ тѣмъ проникаемъ уже въ самую область желѣзнодорожнаго права.

Извѣстно, что во Франціи и Бельгіи до сихъ поръ не имѣется спеціальнаго желѣзнодорожнаго законодательства. Поэтому французская и бельгійская юриспруденція примѣняютъ къ желѣзнымъ дорогамъ начала отвѣтственности, которой по C N. подвергаются возчики (voituriers par terre et par eau). Подъ voiturier же французская и бельгійская юриспруденція разумѣетъ какъ обыкновенныхъ возчиковъ, занимающихся по профессіи перевозкою вещей и людей, такъ и содержателей общественныхъ экипажей, омнибусовъ, транспортныя конторы, судохозяевъ, пароходныя общества, даже содержателей аэростатовъ, которые, во время осады Парижа, играли столь выдающуюся роль, и, наконецъ, желѣзныя дороги [1]). Отвѣтственность же возчиковъ (voituriers) приравнена французскимъ закономъ (art. 1782) къ отвѣтственности содержателей гостинницъ и постоялыхъ дворовъ (aubergistes et hôteliers). Изъ одного этого уже легко понять, что начала отвѣтственности всѣхъ этихъ предпринимателей, по французскому и бельгійскому праву, одни и тѣже (см. Sourdat, т. 2, № 974). На основаніи art. 1952 C. N., содержатели гостинницъ и постоялыхъ дворовъ (къ которымъ юриспруденція приравниваетъ и содержателей меблированныхъ комнатъ и общественныхъ ку-

---

[1]) См. Sourdat, Traité général de la Responsabilité etc., т. 2, изд. 4, 1887 г. № 974; Laurent, Principes de droit civil Français, т. 25, № 518 и Alauzet, Commentaire du code de commerce, т. 3, № 1003.

паленъ—baigneurs publics) [1]) отвѣтствуютъ за вещи, принесенныя останавливающимися у нихъ пріѣзжими, какъ поклажепринимaтели (dépositaires); это—поклажа необходимая (dépôt nécessaire) [2]). Они отвѣтствуютъ за кражу или поврежденіе этихъ вещей, учиненныя лицами, завѣдующими гостинницею, ихъ служащими и даже сторонними лицами (étrangers), являющимися въ гостинницу (art. 1953) [3]). Они не отвѣтствуютъ лишь за похищеніе, учиненное вооруженною силою (des vols

---

[1]) Paul Pont, т. 8 (I), №№ 526—527, Sourdat, Traité général de la Responsabilite и пр., изд. 4, 1887 г., т. 2, №№ 936, 939 и 940.

[2]) Необходимою (necessaire) называется поклажа, сдѣланная при исключительныхъ, крайнихъ обстоятельствахъ: во время пожара, волненія, грабежа, кораблекрушенія и проч. (art. 1949). Въ виду исключительности обстоятельствъ, сопровождающихъ необходимую поклажу, она имѣетъ и нѣкоторыя юридическія особенности. Такъ какъ собственникъ является вынужденнымъ отдавать вещь на храненіе и лишенъ возможности выбирать хранителя и составить письменный актъ, то существованіе dépôt nécessaire можетъ быть доказываемо свидѣтельскими показаніями, безъ ограниченія суммы поклажи. Между тѣмъ, при добровольной поклажѣ (dépôt volontaire), свидѣтельскія показанія, по общему правилу (art. 1341 и 1343), могутъ быть допускаемы лишь, если сумма поклажи не превышаетъ 150 фр. Въ прежнее время допускалось, при dépôt necessaire, и личное задержаніе хранителя (contrainte par corps). Хотя отдача вещей содержателю гостинницы не вызывается крайними, исключительными обстоятельствами, но и къ ней примѣняются начала dépôt nécessaire, оттого, что, при таковой передачѣ, обыкновенно нѣтъ возможности составлять письменные акты (Mourlon, Répétitions écrites du C. N., изд. 1874 г., №№ 1057—1070; Pont, т. 8 (I), №№ 513—519).—Въ римскомъ правѣ необходимая поклажа называлась depositum miserabile (поклажа вслѣдствіе несчастія). Случаи dépôt nécessaire, указанные въ art. 1949 С. N., заимствованы изъ римскаго права (Dig, L. 16, t. 3, l. 1, §§ 1, 3 etc: tumultus, incendium, ruina, naufragium etc).—При обсужденіи швейцарскаго кодекса объ обязательствахъ, была сдѣлана попытка ввести въ него depositum miserabile, но противъ этого возразили, что, облегчая отдатчику доказательство существованія договора необходимой поклажи, этимъ рискуютъ нарушить право мнимаго пріемщика; поэтому depositum miserabile и не попало въ швейцарскій кодексъ (Haberstich, т. 2, ч. 2, стр. 117).

[3]) Ratio legis отвѣтственности хозяина гостинницы и за дѣйствія третьихъ лицъ Sainctelette объясняетъ слѣдующимъ образомъ: кража, учиненная сторонними лицами, которыя приходятъ въ гостинницу, является прямымъ, непосредственнымъ послѣдствіемъ неисполненія хозяиномъ гостинницы своей главной обязанности—obligation de garde, de contrôle, de vigilance (стр. 206); см. Sourdat, т. 1, № 648, т. 2 №№ 944 и 962.

faits avec force armée) и за другія событія высшей силы (force majeure, art. 1954 [1]). Такимъ образомъ отвѣтственность содержателей гостинницъ покоится на одномъ фактѣ потери или поврежденія вещи; причина, породившая этотъ фактъ, не имѣетъ рѣшающаго значенія. Содержатель гостинницы отвѣтствуетъ, когда вещь потеряна, украдена, повреждена или уничтожена пожаромъ. Онъ освобождается отъ отвѣтственности въ томъ лишь случаѣ, когда докажетъ, что потеря или поврежденіе вещи произошли вслѣдствіе force majeure или по винѣ пострадавшаго (Pont, ib. №№ 538, 539 и 541). Изъ этого видно, что hôtelier отвѣтствуетъ за то, что мы называемъ простымъ случаемъ (casus). Этой же отвѣтственности подвергаются и возчики (voituriers). Въ art. 1784 C. N. сказано: возчики (voituriers) отвѣтствуютъ за потерю и поврежденіе ввѣренныхъ имъ вещей, если не докажутъ (á moins qu'ils ne prouvent), что онѣ потеряны или повреждены вслѣдствіе непреодолимой силы (par cas fortuit ou force majeure). Вещи, переданныя для перевозки, считаются принятыми ими какъ dépôt nécessaire (Alauzet, т. 3, № 1156, Sourdat, т. 2, № 1013 [2]).

Эти начала отвѣтственности возчика за сохраненіе ввѣренныхъ ему вещей французская и бельгійская юриспруденція примѣняютъ къ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ не только за багажъ и грузъ, но и за смерть и увѣчье, причиненныя пассажирамъ и стороннимъ лицамъ [3]).

Хотя, говоритъ Sainctelette, въ art. 1784 говорится лишь о вещахъ, но, какъ раціональное постановленіе, какъ принципъ естественнаго права, положеніе это съ такою же силою

---

[1]) Force armée есть лишь примѣръ force majeure (force armée ou autre force majeure, art. 1954; см. Pont, ib. № 540).

[2]) За передачею желѣзной дорогѣ къ отправкѣ предметовъ признается характеръ dépôt nécessaire въ виду монополіи предпринимателя: желѣзной дорогѣ, по необходимости, приходится передавать для отправки вещи или товары (ср Sourdat, т. 2, № 1058, стр. 283).

[3]) И Actio legis Aquiliae, которое первоначально установило лишь отвѣтственность за имущественный ущербъ, было впослѣдствіи распространено и на ущербъ личный (Виндшейдъ, Lehrbuch des Pandectenrechts, т. 2, § 455).

примѣнимо къ перевозкѣ людей, какъ и къ перевозкѣ вещей (стр. 93). Предприниматель обязанъ оберегать пассажира отъ случайностей перевозки и доставить его въ неприкосновенности (стр. 100) [1].

Перевозка людей, говоритъ Sourdat [2]), содержитъ въ себѣ наемъ личный и имущественный. Предприниматель гарантируетъ пассажиру вполнѣ безопасное (en toute sécurité) пользованіе мѣстомъ въ вагонѣ, на которое онъ пріобрѣлъ право. Этимъ предприниматель, вмѣстѣ съ тѣмъ, беретъ на себя и обязанность охранять пассажира отъ всякихъ случайностей (№ 976) [3]). Законъ, въ огражденіе пассажировъ, установилъ предположеніе вины со стороны желѣзной дороги (présomption de faute). Art. 1784, который относится къ отвѣтственности за вещи, тѣмъ болѣе (a fortiori) примѣнимъ къ перевозкѣ людей. Покровительство, оказываемое пассажирамъ, не можетъ быть меньше той защиты, которою пользуются товары (№ 1058; ср. Alanzet, т. 3, стр. 393, и Handbuch etc. Эндеманна стр. 623). Таковъ же взглядъ и судебной практики [4]).

---

[1]) De la Responsabilité et de la Garantie (accidents de transport et de travail), 1884.—Въ этомъ же смыслѣ онъ высказывается и относительно содержателя гостинницы: хотя законъ art. (1952 и 1953) говоритъ только объ имуществѣ путешественника, но нѣтъ сомнѣнія въ томъ, что естественное право (le droit naturel) налагаетъ на содержателя гостинницы обязанность заботиться и о гигіеническихъ условіяхъ помѣщенія путешественника и оказывать ему помощь въ случаѣ болѣзни (стр. 205).

[2]) Traité général de la Responsabilité ou de l'action en dommages—interêts, en dehors de contrats, изд. 4, 1887 г., т. 2.

[3]) Французскій законъ признаетъ возчиковъ (voituriers) обязанными отвѣтствовать „pour la garde et la conservation des choses, qui leur sont confiée" (art. 1782).

[4]) По поводу несчастнаго случая на желѣзной дорогѣ, брюссельскій апелляціонный судъ говоритъ: le voiturier n'a pas seulement loué au voyageur une place de la voiture. Il lui a promis que la voiture sera bien menée. Il doit le garantir de toute manque d'execution de l'un comme de l'autre de ces engagements (Sainctelette, стр. 97).—По объясненію Sourdat (т. 2, № 1058), этотъ взглядъ на art. 1784 C. N. считался установившимся. Но 10 ноября 1884 г. французскій кассаціонный судъ призналъ, что art. 1784 относится лишь къ имущественному ущербу; къ личному же ущербу примѣнимы art. 1382 и послѣд. C. N. Sourdat (ib) подвергаетъ это рѣшеніе кассац. суда подробной и вполнѣ основательной критикѣ. Онъ говоритъ, что пассажиръ находится въ пути въ

Лоранъ замѣчаетъ, что на основаніи art. 1784, возчикъ отвѣтствуетъ даже тогда, когда ущербъ произошелъ не по его винѣ [1]).

V.

Отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ по нѣмецкому праву.

Прусскій желѣзнодорожный законъ 3 ноября 1838 г. Art. 395 германск. торгов. улож. Сущность договора перевозки. Положеніе вопроса объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ въ Германіи, до изданія закона 7 іюня 1871 г. Германскій желѣзнодорожный законъ 7 іюня 1871 г. Смыслъ запрещенія уменьшить отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ по добровольному соглашенію. Швейцарскій желѣзнодорожный законъ 5 іюля 1875 г. Австрійскій желѣзнодорожный законъ 5 марта 1869 г.

> Ad hoc edicto omnimodo qui recepit tenetur, etiam sine culpa eius res periit, vel damnum datum est, nisi si quid damno fatali contingit (D. L. 4, t. 9, Nautae, etc, l. 3, § 1).
>
> Le voiturier se rend garant de l'heureuse arrivée de la chose (Sainctelette, стр. 88).

Настоящую эпоху представляетъ собою въ желѣзнородожномъ правѣ прусскій законъ 3 ноября 1838 г. Это первый, по времени, желѣзнодорожный законъ въ Европѣ. Въ § 25

такой же полной зависимости отъ управленія дороги, какъ и вещь, что онъ въ это время совершенно безпомощенъ, лишенъ всякой иниціативы и что его здоровье и жизнь всецѣло зависятъ, во время пути, отъ бдительности желѣзнодорожной администраціи; поэтому желѣзная дорога должна подлежать безусловной отвѣтственности за его неприкосновенность не меньше, чѣмъ за цѣлость вещи. Sourdat, впрочемъ, доказываетъ, что и примѣненіе ко вреду личному art. 1382 и послѣд. С. N. нисколько почти не измѣнитъ характера отвѣтственности желѣзной дороги. Взглядъ Sourdat и Sainctelette, который раздѣляется и другими юристами (см., напр., Alauzet, т. 3, № 1003, стр. 393), какъ еще увидимъ и ниже, имѣетъ солидную точку опоры и во французской и бельгійской практикѣ (см. рѣшенія, приведенныя у Sainctelette, стр. 95—98). Правильность взгляда этихъ талантливыхъ юристовъ станетъ еще болѣе явною изъ, приводимаго ниже, прусскаго желѣзнодорожнаго закона 3 ноября 1838 г., который вполнѣ приравниваетъ отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за вредъ личный и имущественный. Такой же взглядъ, какъ увидимъ, вытекаетъ вообще изъ всей совокупности желѣзнодорожныхъ законовъ, приводимыхъ ниже.

[1]) Principes de droit civil, т. 25, № 549: l'article 1784 déclare le voiturier responsable des pertes et des avaries, alors même qu'il n'y arait aucune faute à sa charge.

этого закона сосредоточена почти вся теорія отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за личный и имущественный ущербъ. Параграфъ этотъ гласитъ:

Общество (желѣзнорожное) обязано вознаградить за всякій ущербъ, который, при движеніи по дорогѣ, будетъ причиненъ отправляемымъ по ней лицамъ и имуществамъ, а также и другимъ лицамъ и ихъ вещамъ; оно можетъ освободиться отъ этой отвѣтственности лишь, если докажетъ, что несчастіе произошло *по собственной винѣ пострадавшаго* (durch die eigne Schuld des Beschädigten) или по непредотвратимой внѣшней случайности (durch einen unabwendbaren äussern Zufall). Опасная природа предпріятія не должна быть разсматриваема какъ случайность, освобождающая отъ обязанности вознаградить за ущербъ [1]).

Этотъ законъ подвергаетъ желѣзную дорогу одинаковой отвѣтственности за вредъ личный и имущественный. Въ томъ и другомъ случаѣ желѣзная дорога можетъ быть свободна отъ отвѣтственности лишь тогда, когда докажетъ, что несчастіе произошло по внѣшней непредотвратимой случайности или по винѣ самаго пострадавшаго. Ниже увидимъ, что выраженіе этого закона, unabwendbarer äusserer Zufall (непредотвратимая внѣшняя случайность) тождественно съ классическимъ выраженіемъ vis major, force majeure, höhere Gevalt. О виновности желѣзной дороги въ этомъ законѣ нѣтъ и рѣчи. Послѣ всего вышеизложеннаго становится понятнымъ, что вопросъ о виновности желѣзной дороги не имѣетъ, по этому закону, рѣшающаго значенія. Если желѣзная дорога и докажетъ, что она не виновна, она не будетъ освобождена отъ отвѣтственности; она будетъ свободна только тогда, когда докажетъ, что несчастіе произошло вслѣдствіе событія vis major. Такимъ образомъ, она отвѣтствуетъ за случай (casus). Вспоминается вышеприведенное выраженіе римскихъ юристовъ: etiam sine culpa.

---

[1]) Основою этого закона послужилъ, приведенный выше (гл. 3), § 1734 ч. 2, тит. 8 прусскаго кодекса.

Вліяніе въ этомъ законѣ началъ receptum nautarum слишкомъ явно [1]). Начала эти, примѣненныя въ Римѣ къ морской перевозкѣ, распространены, въ новое время, и на сухопутную перевозку и на ущербъ, причиненный лицу.

3 мая 1864 г. было обнародовано прибавленіе къ закону 3 ноября 1838 г., въ силу котораго предварительныя соглашенія, имѣющія цѣлью уменьшить отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ, установленную закономъ 3 ноября 1838 г., признаются недѣйствительными [2]).

Этимъ постановленіемъ законъ 3 ноября 1838 г. возведенъ на степень закона публичнаго: jus publicum privatorum pactis mutari non potest. Это прибавленіе, очевидно, явилось уже послѣдствіемъ постановленія обще-германскаго торговаго уложенія, къ которому мы и переходимъ.

Въ германскомъ торговомъ уложеніи, которое началось обнародованіемъ въ 1862 г. [3]) и имѣетъ примѣненіе и въ Австріи, начала отвѣтственности, выработанныя въ законѣ 3 ноября 1838 г., примѣнены не только къ желѣзнымъ до-

---

[1]) См. Eger, das Reichs-Haftpflichtgesetz, изд. 1879 г., стр. 119; Goldschmidt, das Receptum и пр. стр. 264. Римское receptum nautarum относилось лишь къ вреду имущественному. По римскому праву, въ случаѣ причиненія смерти свободному человѣку, присуждалось лишь вознагражденіе въ 50 золотыхъ (quinquaginta aureorum). Подробной оцѣнки ущерба римское право, въ этомъ случаѣ, не допускало, на томъ основаніи, что тѣло свободнаго человѣка не подлежитъ оцѣнкѣ (quia in homine libero nulla aestimatio fieri potest, D. L. 9, t. 3, l. 1 § 3). Въ нашъ матеріалистическій вѣкъ этотъ гордый, идеалистическій взглядъ римлянъ на тѣло человѣка представляется весьма оригинальнымъ. Дѣло въ томъ, что когда рѣчь идетъ объ ущербѣ, происшедшемъ отъ увѣчья или смерти, то оцѣнивается не тѣло человѣка, а его рабочая, производительная сила (физическая или умственная). Этотъ взглядъ римскаго права объясняется особенностями экономической и соціальной жизни римлянъ: физическій трудъ сосредоточивался у нихъ въ рабахъ, а умственный трудъ не подлежалъ у нихъ вознагражденію. Римляне совсѣмъ не знали политической экономіи!..

[2]) Chrötter, Das preussiche Eisenbahnrecht, etc, 1883 г., стр. 102.

[3]) Оно обнародовано въ государствахъ, входившихъ въ составъ германскаго союза, въ разное время. Подробности см. въ Handbuch des deutschen Handels-See und Wechselrecht, изданный, въ сотрудничествѣ многихъ юристовъ, Эндеманомъ, т. I, 1881 г., § 7.

рогамъ (по перевозкѣ грузовъ), но и вообще къ перевозчикамъ грузовъ (Frachtführer).

Въ art. 395 этого уложенія сказано:

Перевозчикъ (Frachtführer) отвѣтствуетъ за ущербъ, причиненный отъ потери или поврежденія груза (Frachtgut), съ момента принятія до выдачи его, если не докажетъ, что потеря или поврежденіе произошли отъ высшей силы (höhere Gevalt, vis major), [1]), отъ естественныхъ свойствъ груза, а именно: отъ внутренней порчи, утечки и пр., или отъ внѣшне нераспознаваемыхъ недостатковъ упаковки.

Содержаніе этого артикула, начала котораго, съ нѣкоторыми измѣненіями, перешли въ приведенный выше art. 457 швейцарскаго кодекса, мы встрѣтимъ ниже почти повтореннымъ и въ ст. 102 общ. уст. россійск. жел. дорогъ.

Послѣ всего изложеннаго становится понятнымъ, что, по смыслу этого закона, въ которомъ нѣтъ и рѣчи о винѣ или неосторожности и отвѣтсвенность (независимо отъ свойствъ самаго груза и пр.) ограничена лишь предѣлами vis maior'а. перевозчикъ отвѣтствуетъ и за случай (casus) [2]).

Договоръ перевозки соединяетъ въ себѣ обязанность отправки (Beförderung) груза и сохраненія его во время перевозки [3]). Поэтому предметомъ договора перевозки служитъ

---

[1]) Выраженіе „vis major" включено въ самый текстъ art. 395, въ скобкахъ.—Подъ перевозкою (Frachtgechäft) разумѣется транспортировка грузовъ, какъ торговая профессія (art. 390 германск. торгов. улож.; Endeman, das Recht der Eisenbahnen, стр. 526; Handbuch etc, изд. Эндеманомъ, т. 3, § 335). Обыкновенная, неторговая перевозка обсуживается по началамъ личнаго найма (Sourdat, т. 2, № 975).

[2]) И по чисто нѣмецкому праву перевозчикъ отвѣтствуетъ и за случай (casus). Bluntschli, deutsches Privatrecht, изд. 3, 1864 г., стр. 333.

[3]) Договоръ перевозки принадлежитъ къ группѣ договоровъ найма услугъ (Dienstleistungs-Verträge, locatio conductio operis, louage d'ouvrage et d'industrie; см. Haberstich, Handbuch des schweizerichen Obligationenrechts, т. 2, ч. 1, стр. 166; ср. Goldschmidt'a Verantwortlichkeit и пр., стр. 353). Съ точки зрѣнія нашихъ законовъ перевозка имѣетъ характеръ подряда: и въ подрядѣ имѣетъ значеніе не столько отдѣльныя дѣйствія подрядчика, сколько результатъ ихъ. Такой характеръ признаетъ за перевозкою и наша судебная практика (касс. рѣш. 1883 г., № 5). Удивительно постановленіе швейцарскаго ко-

не единичныя перевозочныя дѣйствія, а конечный результатъ ихъ—*доставка груза въ мѣсто назначенія въ неповрежденномъ состояніи.* Вслѣдствіе этого, въ случаѣ потери или поврежденія груза, перевозчикъ не можетъ оправдываться тѣмъ, что онъ совершилъ перевозку съ заботливостію добросовѣстнаго перевозчика (mit Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers), и что ущербъ произошелъ не по его винѣ или небрежности. Онъ отвѣтствуетъ передъ хозяиномъ груза не за дѣйствія по перевозкѣ, а за ея конечный результатъ — за доставку груза въ неприкосновенномъ состояніи. Если сломается ось повозки, разорвется веревка, падетъ лошадь, будетъ поврежденъ локомотивъ и пр. и отъ этого произойдетъ ущербъ, то перевозчикъ не можетъ оправдываться тѣмъ, что всѣ эти предметы были солидные, надлежащимъ образомъ обслѣдованные. Онъ взялъ на себя доставку товара; онъ долженъ доставить товаръ въ томъ неповрежденномъ состояніи, въ какомъ онъ его принялъ. Грузохозяинъ ничѣмъ не повиненъ въ ущербѣ. Рискъ, сопряженный съ предпріятіемъ перевозки, падаетъ на отвѣтственность его хозяина, т. е. перевозчика. Перевозчикъ отвѣтствуетъ и за ущербъ, происшедшій во время совершенія всѣхъ тѣхъ дѣйствій, которыя имѣютъ тѣсную связь съ перевозкою: во время нагрузки и выгрузки товара, его храненія и пр. [1]).

декса объ обязательствахъ (art. 450), по которому перевозка обсуждается по началамъ довѣренности, порученія (Auftrag). Этотъ взглядъ редакторы кодекса заимствовали, вѣроятно, изъ французской юриспруденціи, которая также иногда приравниваетъ перевозчика къ повѣренному (см., напр., Alauzet, т. 3, № 1112, и Sourdat, т. 2, № 995). Между порученіемъ и перевозкою есть лишь одно легкое, внѣшнее, поверхностное сходство. Но между ними столько существенныхъ отличій, что постановленіе art. 450 можетъ возбудить лишь изумленіе. Не здѣсь мѣсто останавливаться на выясненіи этого отличія. См. объ этомъ, вполнѣ основательныя, соображенія Haberstich'а (ib стр. 166—167). Этотъ вопросъ мною достаточно выясненъ и въ „Представит. въ гражд. правѣ", стр. 76—80).

[1]) См. Hahn, Commentar zum allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch, т. 2, 1883 г., стр. 592—603; Makower. коментарій къ art. 395 германс. торгов. уложенія; Handbuch и пр., изданный Эндеманомъ, т. 3, § 340; Schneider et Fick ib., стр. 344; Endemann, das Recht der Eisenbahnen, 1886, т. 2, стр. 525, 557 и 595; Thöl das

На основаніи art. 421 германскаго торговаго уложенія, вышеприведенный art. 395 имѣетъ полное примѣненіе и въ перевозкѣ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ. Только, въ отличіе отъ обыкновенныхъ возчиковъ, эта отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ не можетъ быть измѣнена по соглашенію между ними и грузоотправителями (art. 423).

Послѣ обнародованія германскаго торговаго уложенія, вопросъ объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за ущербъ, причиненный при эксплоатаціи, оказался въ слѣдующемъ положеніи: одна только Пруссія имѣла вышеприведенный спеціальный желѣзнодорожный законъ, въ силу котораго желѣз-

---

Handelsrecht, 1880 г., т. 3, § 27. — Таковъ же взглядъ и французскаго права: le voturier est résponsable „de la garde et la conservation des choses, qui leurs sont confiées" (c. c., art. 1782). Il (le commissionnaire pour le transport par terre et par eau) est garant des avaries ou pertes des marchandises et effets (Code de commerce, art. 98; ср. art. 97). Le voiturier est garant de la perte des objets á transporter, hors de cas de la force majeure.—Il est garant des avaries autres que celles qui provienn et du vice propre de la chose, ou de la force majeure (C. de comm., art. 103). Les voituriers sont responsables de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouveront qu'elles ont été perdues et avariées par cas fortuit ou force majeure (C. civ, art. 1784). Лоранъ говоритъ: le voiturier s'oblige á transporter la chose et à la remettre au destinataire; il doit par consequent la conserver avec tous soins d'un bon per de famille (art. 1136 и 1137). S'il ne la remet pas au destinataire, il manqne à son obligation, et partant il est résponsable (Principes de droit civil, т. 25, № 523; ср. Bedarride, des Chemins de fer, 1876, т. 2, № 420).—Le contrat de transport tient à la fois du dépôt et du louage de services. Le voiturier est tenu...de veiller durant le transport à leur (des choses) conservatiou et d'en faire, lors de leur arrivée à destination, la remise au destinataire (Lyon Caen et Renault, Précis de droit commercial etc., 1884 г., т. 1, № 866 и 882).—Sainctelette говоритъ: перевозка есть договоръ (louage d'ouvrage et d'industrie), въ силу котораго перевозчикъ обязанъ за извѣстную плату доставить предметъ изъ одного мѣста въ другое. Перевести предметъ изъ одного мѣста въ другое, по общему смыслу и по доброй совѣсти, значитъ доставить его въ томъ же состояніи, въ какомъ онъ былъ принятъ. Если предметъ является въ мѣсто назначенія въ поврежденномъ видѣ, то перевозчикъ не исполнилъ своей обязанности. Онъ можетъ быть свободенъ отъ отвѣтственности лишь вслѣдствіе force majeure (стр. 92).—Такой же взглядъ проявляется и въ нашей судебной практикѣ. Договоръ, говоритъ с.-петербургская судебная палата, имѣющій предметомъ принятіе клади, доставленіе ея посредствомъ ряда дѣйствій, сопряженныхъ съ пользованіемъ желѣзнодорожнымъ путемъ, на мѣсто назначенія въ срокъ и выдачу ея отправителю или предъ-

ныя дороги подвергаются за ущербъ личный и имущественный усиленной отвѣтственности по началамъ receptum nautarum, т. е. отвѣтственности за случай. Кромѣ того въ Пруссіи имѣло примѣненіе и германское торговое уложеніе, которое формулируетъ въ этомъ же смыслѣ отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за вредъ имущественный. Въ остальной же Германіи имѣли силу одни только постановленія торговаго уложенія объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за ущербъ, причиненный имуществу. Спеціальнаго закона объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за вредъ личный въ остальной

явителю квитанціи, съ полученіемъ за всѣ сіи операціи опредѣленной платы, является вполнѣ соотвѣтствующимъ договору подряда (ст 1737 X т., 1 ч.), по силѣ коего одна изъ сторонъ принимаетъ на себя обязательство исполнить своимъ иждивеніемъ предпріятіе, а другая, въ пользу коей сіе производится—учинить за то денежный платежъ. Подрядъ, принятый на себя главнымъ обществомъ по отношенію къ Xархорину, имѣлъ своимъ предметомъ перевозку тяжестей по желѣзной дорогѣ (3 п. 1738 ст. X т., 1 ч.), т. е. былъ договоромъ о транспортированіи клади. По существу, вытекающаго изъ договорнаго о такой перевозкѣ соглашенія, доставка клади и *сохраненіе ея, во все время отъ принятія до выдачи, лежитъ на обязанности желѣзнодорожнаго общества*, какъ перевозчика. Поэтому въ искахъ, имѣющихъ предметомъ полученіе съ общества желѣзной дороги вознагражденія за убытки, происшедшіе отъ утраты или поврежденія отданныхъ ему для перевозки товаровъ, истецъ, по точному смыслу 366 ст. уст. гражд. суд., долженъ доказать дѣйствительность событій, изъ которыхъ слагается его отношеніе къ отвѣтчику, служащее основаніемъ иска, а именно,—что товаръ дѣйствительно сданъ имъ обществу для перевозки и обществомъ не выданъ на станціи назначенія вовсе или всецѣло; отвѣтчикъ же, желающій сложить съ себя отвѣтственность по такому иску, обязанъ доказать, что товаръ имъ сданъ или что сдача не могла произойти по причинамъ, которыхъ онъ ни предотвратить, ни предусмотрѣть не могъ. Къ такимъ причинамъ, по общему смыслу дѣйствующихъ законовъ, относятся, между прочимъ, событія, исчисленная въ ст. 1988 т. X ч. 1, и вообще такія, кои, будучи проявленіемъ неизбѣжныхъ обстоятельствъ или непреодолимой силы, превышающей доступныя человѣческой предусмотрительности и осторожности средства, могутъ, поэтому, снимать отвѣтственность съ неисполнившаго, вопреки 569 и 570 ст. X т. ч. 1, договоръ транспортированія. Такимъ образомъ, общество желѣзной дороги отвѣтственно предъ товароотправителемъ за недоставленный грузъ, хотя бы недоставка его произошла и по винѣ кого либо изъ его агентовъ (ст. 687 т. X ч. 1), во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда представлялась возможность предотвратить или предусмотрѣть обстоятельства, вызвавшія неисполненіе договора (касац. рѣш. 1883 г., № 5).

Германіи не было. При такомъ положеніи дѣла, къ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за вредъ личный приходилось въ Германіи (за исключеніемъ Пруссіи), примѣнять общія постановленія мѣстныхъ законодательствъ (Landesgesetze), по которымъ лицо отвѣтствуетъ лишь за ущербъ, причиненный по его винѣ или неосторожности. Такимъ образомъ оказалось, что въ Германіи (за исключеніемъ Пруссіи) желѣзныя дороги за имущественный ущербъ подвергаются болѣе строгой отвѣтственности, чѣмъ за вредъ, причиненный лицу. Для устраненія этой несообразности и изданъ былъ, обязательный для всей Германіи, имперскій законъ 7 іюня 1871 г. объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за смерть и увѣчье, причиненныя при эксплоатаціи (Reichs-Haftpflichtgesetz) [1]).

Считаю нужнымъ замѣтить, что съ изданіемъ имперскаго закона 7 іюня 1881 г., прусскій законъ 3 ноября 1838 г. отнюдь не лишился юридическаго значенія. На основаніи § 9 закона 7 іюня 1871 г., мѣстные законы (Landesgesetzc) могутъ быть примѣнимы въ тѣхъ случаяхъ, когда они строже чѣмъ имперскій законъ ограждаютъ интересы пострадавшаго. Вотъ почему прусскіе суды нерѣдко и въ настоящее время ссылаются, въ своихъ рѣшеніяхъ, на законъ 3 ноября 1838 г.

§ 1 закона 7 іюня 1871 г., который очевидно послужилъ образцомъ для ст. 683 1 ч. X т. (по прод. 1879 г.), гласитъ:

Если, при эксплоатаціи желѣзной дороги, человѣкъ будетъ убитъ или поврежденъ тѣлесно, то предприниматель отвѣтствуетъ за причиненный этимъ ущербъ, если не докажетъ, что несчастіе произошло вслѣдствіе высшей силы (höhere Gevalt) или *по собственной винѣ* (durch eigenes Verschulden) *убитаго или поврежденнаго* [2]).

---

[1]) Законъ этотъ опредѣляетъ отвѣтственность не только желѣзныхъ дорогъ, но и владѣльцевъ рудниковъ, каменоломенъ и фабрикъ.

[2]) Wenn bei dem Betriebe einer Eisenbahn ein Mensch getödtet oder körperlich verletzt wird, so haftet der Betriebsunternehmer für den dadurch enstandenen Schaden, sofern er nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt, oder durch eigenes Verschulden des Getödteten oder Verletzten verursacht ist (§ 1 закона 7 іюня 1871 г.).

Въ этомъ законѣ выраженіе „unabwendbarer äusserer Zufall“ (непредотвратимая внѣшняя случайность), употребленное въ законѣ 3 ноября 1838 г., замѣнено выраженіемъ „höhere Gewalt“ (высшая сила), которое составляетъ буквальный переводъ римскаго „vis maior“ и французскаго „force majeure“. Во время преній, бывшихъ въ германскомъ парламентѣ, при обсужденіи закона 7 іюня 1871 г., было прямо объяснено, что это—простая замѣна словъ, безъ измѣненія сущности самаго понятія. Unabwendbarer äusserer Zufall u höhere Gewalt—понятія тождественныя [1]). Первое выраженіе замѣнено въ законѣ 7 іюня 1871 г. вторымъ лишь потому, что выраженіе „höhere Gewalt“ употреблено въ вышепомянутомъ art. 395 германскаго торговаго уложенія, которое опредѣляетъ отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за ущербъ имущественный. Такимъ образомъ, эта замѣна словъ имѣла лишь цѣлію установить однообразную терминологію въ германскихъ законахъ объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за ущербъ имущественный и личный. Послѣ всего изложеннаго, нечего и доказывать, что и по точному смыслу закона 7 іюня 1871 г. вопросъ о виновности желѣзной дороги не имѣетъ рѣшающаго значенія и что она отвѣтствуетъ и за случай (casus) [2]).

---

[1]) См. Eger, das Reichs-Haftpflichtgesetz, 1879 г., стр. 115—117; Handbuch. etc, стр. 651—656. Союзный коммисаръ, д-ръ Фалькъ, въ доказательство того, что эти выраженія тождественны по своему внутреннему смыслу, т. е. что подъ выраженіемъ „unabvendbare räusserer Zufall“ подразумѣвался не простой случай (casus), а vis major, ссылался, кромѣ литературы, на рѣшеніе прусскаго суда высшей инстанціи (Obertribunal) 1863 г., въ которомъ сказано: als ein unabwendbarer äusserer Zufall, worunter die Entstehung des Chadens durch ein Ereigniss höherer Gewalt verstanden werden muss (какъ неустранимая внѣшняя случайность, подъ которою слѣдуетъ разумѣть возникновеніе ущерба, вслѣдствіе событія высшей силы; Eger, изд. 1879 г., стр. 116).

[2]) „Der Unternehmer muss selbst für casus haften“ (Eger, изд. 1879 и 1886 г.г., стр. 126; см. ib. стр. 2—4; см. Stobbe, Handbuch d. deutsch. Privatr. т. 3, § 200, стр. 383).—Замѣчательно, что, хотя во Франціи и Бельгіи нѣтъ спеціальнаго желѣзнодорожнаго законодательства, тамошняя практика предъявляетъ къ желѣзнымъ дорогамъ такія требованія, которыя вполнѣ соотвѣтствуютъ и германскимъ желѣзнодорожнымъ законамъ. По поводу несчастія, случившагося на желѣзной дорогѣ, брюссельскій апелляціонный судъ говоритъ: son (du voiturier) obligation ne peut être éteinte que par la preuve ou de

На основаніи § 5 закона 7 іюня 1871 г., желѣзныя дороги не вправѣ уменьшить свою отвѣтственность посредствомъ предварительнаго соглашенія.

Относительно запрещенія установить отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ посредствомъ договоровъ, считаю нужнымъ замѣтить слѣдующее: это начало вмѣшательства государственной власти въ частныя отношенія лицъ—произведеніе новѣйшаго права. Оно впервые было проведено, послѣ горячей парламентской борьбы, въ Германіи, при обсужденіи статей торговаго уложенія (art. 421—424) о перевозкѣ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ [1]). Этому началу, повидимому, предстоитъ, въ гражданскомъ правѣ, значительная будущность. Оно идетъ паралельно съ движеніемъ, возникшимъ въ политической экономіи противъ неограниченной свободы экономическихъ отношеній, проповѣдуемой манчестерскою школою (laissez faire, laissez passer). Какъ въ политической экономіи, такъ и въ юриспруденіи, въ этомъ направленіи выражается одна и таже идея. Неограниченная свобода отношеній приводитъ иногда въ жизни къ угнетенію и эксплоатаціи одной стороны другою. Задача государства—своимъ вмѣшательствомъ охранять интересы слабой, угнетенной стороны и этимъ поддерживать между враждующими сторонами равновѣсіе. Это начало мы видимъ у насъ уже примѣненнымъ въ утвержденныхъ 11 іюля 1886 г. положеніяхъ о наймѣ рабочихъ на сельскія работы, на фабрики и заводы [2]). Повидимому это начало современемъ преобразуетъ характеръ нѣкоторыхъ институтовъ гражданскаго права.

---

l'execution, ou de l'impossibilité de l'execution pas suite d' un cas forturît, d'une force majeure, ou de la faute meme du creancîer (т. е. пострадавшаго; Saintclette, стр. 97). Такой же взглядъ развиваютъ и другіе французскіе юристы (Marcadè, т. 6, стр. 555; Pont, т. 8 (?), № 54; Sourdat, т. 2, № 1058, стр. 284).

[1]) См. Эндеманна, das Recht d. Eisenb. т. 2, стр. 511.

[2]) Нѣкоторыя чисто гражданскія отношенія между рабочими и нанимателями охраняются даже уголовными наказаніями (полож. о наймѣ рабочихъ на сельскія работы, Ш, ст. 2 и 3 и др.). Въ Германіи это начало проведено въ законѣ 15 іюня 1883 г. о страхованіи больныхъ рабочихъ и въ законѣ 6 іюля 1884 г. о страхованіи рабочихъ отъ несчастныхъ случаевъ.

Большую аналогію съ германскимъ закономъ 7 іюня 1871 г. имѣетъ швейцарскій законъ 5 іюля 1875 г. объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ и пароходныхъ обществъ за вредъ личный. Различіе между ними заключается въ томъ, что швейцарскій законъ, подобно ст. 683 ч. 1 т. X (по прод. 1879 г.), относится, кромѣ желѣзныхъ дорогъ, еще къ пароходнымъ обществамъ; кромѣ того, по швейцарскому закону причинами, освобождающими желѣзныя дороги отъ отвѣтственности, служатъ не только высшая сила и собственная вина пострадавшаго, но и преступленіе и неосторожность пассажировъ и третьихъ лицъ, неприкосновенныхъ къ эксплоатаціи, если эти дѣйствія не сопровождались виною предпринимателя [1]). Но и въ этомъ законѣ, какъ и въ приведенныхъ нѣмецкихъ законахъ, о необходимости для признанія желѣзной дороги отвѣтственною за ущербъ, существованія вины съ ея стороны—нѣтъ и рѣчи. Изъ этого видно, что и по швейцарскому закону желѣзная дорога отвѣтствуетъ за случай.

§ 1 австрійскаго желѣзнодорожнаго закона 5 марта 1869 г. имѣетъ, съ перваго взгляда, нѣкоторое (хотя и весьма отдаленное) сходство съ 2 п. ст. 683 ч. 1 т. X (по прод. 1879 г.). Въ § этомъ, сказано: если, при эксплоатаціи желѣзной дороги, человѣку будетъ причинено увѣчье или смерть, „*то всегда* предполагается (wird *stets* vermuthet), что событіе произошло *по винѣ* (durch ein Vershulden) предпринимателя или лицъ, услугами которыхъ онъ пользуется при эксплоатаціи“. Ниже увидимъ, что одною изъ причинъ, побудившихъ западно-европейскія законодательства установить отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за случай, слѣдуетъ признать то обстоя-

---

[1]) Art. 2 швейцар. закона 5 іюля 1875 г. гласитъ: Wenn beim Betriebe einer Eisenbahn oder Dampfschiffahrtunternehmung ein Mensch getödtet oder körperlich verletzt wird, so hatet die Transportanstalt für den dadurch entstandenen Schaden, sofern sie nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt, oder durch Versehen und Vergehen der Reisenden oder dritter bei der Transportanstalt nicht angestellter Personen, ohne eignes Mitverschulden der Anstalt o d e r d u r c h d i e S c h u l d d e s Getödteten o d e r V e r l e t z t e n selbst verursacht worden ist.

тельство, что и случай нерѣдко является послѣдствіемъ вины и что, поэтому, трудно провести между этими понятіями точную границу. Этотъ мотивъ, въ сущности, и включенъ въ австрійскій законъ. За это юристы и упрекаютъ этотъ законъ [1]). Мотивъ закона не всегда вліяетъ на его практическое примѣненіе. Мы увидимъ, что и приведенные германскіе законы также вызваны отчасти этимъ мотивомъ; тѣмъ не менѣе отвѣтственность по нимъ за случай безусловная. Къ какимъ недоразумѣніямъ можетъ привести на практикѣ включеніе означеннаго мотива въ австрійскій законъ, видно изъ слѣдующаго: законъ этотъ устанавливаетъ лишь презумпцію вины желѣзной дороги. Изъ этого слѣдуетъ придти къ заключенію, что если желѣзная дорога устранитъ это законное предположеніе, т. е. если она докажетъ, что она невиновна въ случившемся несчастіи, то она не будетъ подлежать отвѣтственности. Но этотъ выводъ, который прямо вытекаетъ изъ § 1 австрійскаго закона, всецѣло парализуется § 2 этого закона, въ которомъ сказано, что желѣзныя дороги могутъ быть освобождены отъ отвѣтственности за ущербъ лишь тогда, когда докажутъ, что несчастіе произошло по непредотвратимому случаю (unabwendbarer Zufall, höhere Gewalt, vis maior) [2]), по непредотвратимымъ дѣйствіямъ третьихъ лицъ, за вину которыхъ предприниматель не отвѣтственненъ или по *винѣ пострадавшаго* (durch Verschulden des Beschädigten). Изъ этого видно, что, въ окончательномъ выводѣ, и по австрійскому закону вопросъ о виновности не имѣетъ рѣшающаго значенія. Если желѣзная дорога и докажетъ, что она не виновна въ причиненномъ ущербѣ, она все-таки будетъ подлежать отвѣтственности; для того чтобы быть свободною отъ отвѣтственности, ей нужно не доказать свою невиновность— этого мало; ей необходимо доказать, что несчастіе произошло по причинамъ, указаннымъ въ § 2 австрійскаго закона.

---

[1]) См. Экснера, стр. 52, прим. 45.

[2]) Эти слова включены въ текстъ закона, въ скобкахъ.

VI.

Основанія отвѣтственности за случай.

Связь случая (casus) съ виною и неосторожностію. По общему правилу лицо отвѣтствуетъ лишь за послѣдствія своей вины или неосторожности. Въ исключительныхъ случаяхъ отвѣтственность лица за случай оправдывается потребностями и справедливостію. Въ особенности начало это справедливо при отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ. Кто извлекаетъ выгоду изъ предпріятія, тотъ долженъ нести и связанный съ нимъ рискъ. Начало отвѣтственности за убытки, причиненные безсознательными дѣйствіями. Справедливость этого начала.

Не мало основаній могло побудить европейскія законодательства установить отвѣтственность извѣстныхъ предпринимателей за случай (casus).

Случай имѣетъ нерѣдко въ жизни болѣе или менѣе тѣсную причинную связь съ виною или неосторожностью. Поэтому нѣтъ иногда возможности провести между этими понятіями точную демаркаціонную линію [1]). Представимъ себѣ простой случай изъ обыденной жизни. Уменя на рабочемъ столѣ горитъ керосиновая лампа. Разъ вечеромъ случилось слѣдующее несчастіе: полка съ книгами, висящая на стѣнѣ у стола, обрушилась, книги полетѣли на столъ, лампа разбилась, керосинъ вылился и произошелъ пожаръ. Это случай. Я не обязанъ ежечасно или даже ежедневно испробовать прочность всѣхъ предметовъ, прикрѣпленныхъ къ стѣнамъ моей квартиры. Меня за это не могутъ винить. Но не трудно допустить, что человѣкъ болѣе внимательный и осторожный вовремя замѣтилъ бы, что полка шатается и тогда все несчастіе было бы предотвращено. Вообще извѣстно, что пожары нерѣдко бываютъ послѣдствіемъ неосторожно брошенной спички, папиросы, сигары и пр. [2]) Едва ли воз-

---

[1]) Ср. Hahn, ib. стр. 598; Haffner, стр. 21; Bluntschli, deutsches Privatrecht, изд. 3, 1869 г., стр. 333; ср. Sourdat, т. 2, № 1057.

[2]) Еще римляне замѣтили, что пожаръ обыкновенно происходитъ по чьей либо винѣ: plerumque incendia culpa fiunt habitantium (D. L. 1, t. 15, l. 3, § 1). Торанъ говоритъ: l'incendie quand il est occasionnée par le feu du ciel, est certainement un cas fortuit. Mais hors ce cas, il est le plus souvent la suite d'une imprudence; les jurisensultes romains en ont déja fait la remarque. Donat a

можно, напримѣръ, сомнѣніе въ томъ, что пожаръ, случившійся 8 августа 1886 г. на волжскомъ пароходѣ „Вѣра", который привелъ къ столь ужасной катастрофѣ—къ гибели стольких людей — произошелъ вслѣдствіе неосторожности [1]). И кража нерѣдко является послѣдствіемъ неосторожности [2]). Иногда, при случайности, нельзя обнаружить, вызвавшую ее, неосторожность только потому, что нельзя съ полною достовѣрностью, выяснить дѣйствительную причину, породившую случайность [3]).

Въ обыденныхъ житейскихъ отношеніяхъ праву приходится, при выработкѣ своихъ положеній, принциповъ, сообразоваться со способностію, уровнемъ познаній, аккуратностію и предусмотрительностью преобладающей массы обыкновенныхъ, ординарныхъ людей. Тутъ праву приходится быть скромнымъ въ своихъ требованіяхъ. Оно довольствуется мѣркою осторожности средняго человѣка, добраго домохозяина (diligentia boni paterfamilias) [4]). Поэтому въ римскомъ правѣ и

réproduit leur observation: les incendies, dit il, n'arrivent presque jamais que par quelque faute, au moins d'imprudence ou de négligence (т. 16, № 263).

[1]) См. „Новое Время", 14 августа 1886 г., № 3756. Тамъ объяснено, что пожаръ произошелъ отъ керосиновой лампы.

[2]) Contra furtum, сказалъ Averani, in quo nulla vis adhibetur, a diligenti patrefamilias praecaveri potest. Rare sine culpa nostra accidit (см. Demolombe, т. 5, № 768). И Sourdat замѣчаетъ, что кража, не сопровождаемая вооруженною силою (à main armée—разбой), является послѣдствіемъ небрежности (négligence). Она можетъ быть предупреждаема внимательнымъ наблюденіемъ (т. 2, № 962).

[3]) Что неосторожность (imprudence), по юридическимъ своимъ послѣдствіямъ, аналогична съ виною (culpa, faute), т. е., что первая, какъ и послѣдняя, влечетъ за собою обязанность вознаградить за причиненные убытки— въ этомъ едва ли возможно сомнѣніе (см. Goldschmidt, Ueber die Verantwortlichkeit и пр., стр. 290; C. N. art. 1383, въ которомъ говорится объ отвѣтственности за négligence и imprudence и art. 50 швейцарскаго кодекса объ обязательствахъ). Столь же мало возможно сомнѣваться, что и по нашимъ законамъ лицо отвѣтствуетъ не только за свою вину, но и за небрежность (negligence, Nachlässigkeit) и неосторожность (imprudence). Это видно изъ ст. 684 X т., 1 ч., въ которой говорится объ отвѣтственности за упущенія, а равно изъ ст. 647 X т., 1 ч., изъ которой явствуетъ, что лицо отвѣтствуетъ за свою неосторожность. (Подробности объ этомъ вопросѣ см. въ моемъ „Представит. въ гражд. правѣ", стр. 386).

[4]) Французское право выражаетъ эту мѣрку требованіемъ чтобы лицо о ввѣренныхъ ему чужихъ вещахъ заботилось какъ о своихъ собственныхъ:

въ современныхъ западно-европейскихъ законодательствахъ выработалось положеніе, по которому обыкновенно лицо отвѣтствуетъ лишь за убытки, причиненные по его винѣ (culpa, Verschulden, faute) [1]). Прямымъ послѣдствіемъ этого положенія является то, что въ обыденныхъ житейскихъ отношеніяхъ лицо не отвѣтствуетъ за случай (casus). Отсюда правило: casum sentit dominus; res perit domino (случай падаетъ на хозяина вещи) и casus a nullo praestantur (случай не можетъ быть зачтенъ лицу) и пр. Такимъ образомъ, не отвѣтствуетъ за постигшую вещь случайность лицо, принявшее вещь въ поклажу, въ ссуду [2]), въ завѣдываніе (повѣренные и управляющіе) [3]). Тоже самое и въ договорѣ выдѣлки или переработки (Bearbeitung oder Verarbeitung). Случайность, постигшая вещь, отданную другому для переработки, падаетъ на собственника вещи [4]).

Но бываютъ отношенія исключительныя, къ которымъ праву приходится предъявлять большую требовательность. Это, въ особенности, тогда, когда имѣемъ дѣло съ сложнымъ предпріятіемъ, которое обусловливаетъ собою большое довѣріе публики и связано съ значительными опасностями.

---

le dépositaire doit apporter, dans la garde de la chose déposée, les mêmes soins, qu'il apporte dans la garde des choses qui lui appartiennent (art. 1927). Въ другомъ мѣстѣ французскій кодексъ говоритъ, что лицо должно заботиться о сохраненіи ввѣренныхъ ему вещей, какъ „un bon pére de famille" (art. 1137). Обѣ эти мѣрки, очевидно, заимствованы изъ римскаго права: in rebus commodatis talis diligentia praestanda est qualem quisque diligentissimus paterfamilias suis rebus adhibet (D. L. 13, t. 7, 18).

[1]) См. Inst. L. 4, t. 3, de lege Aquilia: Dammi iniuria actio constiduitur per legem Aquiliam; Brinz, Lehrbuch d. Pandecten, 2 изд. 1879, т. 2, стр. 274; Виндшейдъ, Lehrb. d. Pandecten, изд. 3, т. 2 § 455; Weinrich, стр. 30; Baron, Pandecten, § 238; код. прус., ч. 1, tit. 6, § 10 и послѣд.; C. N. art. 1382; авст. 1295; Саксонс. § 116 и др.

[2]) Относительно ссуды существуетъ еще особое основаніе также какъ и при поклажѣ—безвозмездность: gratuitum enim debet esse commodatum (Inst. L. 3, t. 15, § 2).

[3]) Ср. Goldschmidt, Ueber die Verantwtortlichkeit и пр., стр. 344 и мое „Представительство въ гражд. правѣ", стр. 88 и 288, примѣч. 4.

[4]) Германское торг. улож. art. 272; см. Handbuch etc, т. 3, § 306. Договоръ выдѣлки и переработки имѣетъ мѣсто тогда, когда кто либо отдаетъ другому (напр. красильщику, прядильщику и пр.) для переработки *свою* вещь.

Тутъ нельзя довольствоваться тѣмъ масштабомъ, которымъ измѣряются заурядныя житейскія отношенія. Чѣмъ больше требуется довѣрія къ лицу, тѣмъ больше должна быть его заботливость, а, стало быть, и отвѣтственность. Рискъ, связанный съ опасностями предпріятія, долженъ падать на хозяина, который, взявшись за дѣло, сопряженное съ случайностями, долженъ нести на себѣ и послѣдствія ихъ. Къ этому присовокупляются и соображенія чисто житейскія, утилитарныя. Если въ обыденной жизни нѣтъ иногда возможности выяснить дѣйствительную причину, вызвавшую случайность, то это тѣмъ болѣе въ сложныхъ предпріятіяхъ, которыя сопряжены съ значительными опасностями. Человѣку, отдавшему свой сакъ-вояжъ или чемоданъ содержателю или прислугѣ гостинницы, въ которой много своего и пріѣзжаго народа, нѣтъ возможности выяснить дѣйствительную причину, отъ которой пропали или пострадали вещи, кто ихъ укралъ и пр. Человѣкъ, отдавшій свой багажъ или кладь въ транспортную контору или пароходное общество, лишенъ возможности слѣдить за всѣми сложными переходами, которые дѣлаютъ эти предметы, и доказать, отчего они пропали или повреждены. Имъ и не придется доискиваться и выяснять эти сложныя обстоятельства. Во избѣжаніе всякихъ недоразумѣній и возможности нарушенія интересовъ публики, предприниматель отвѣтствуетъ за случайность.

Еще съ большимъ основаніемъ все изложенное примѣнимо къ желѣзнымъ дорогамъ.

Желѣзныя дороги—предпріятія исключительныя, по обширности интелликтуальныхъ и техническихъ средствъ, которыми они располагаютъ и по опасностямъ, съ ними связаннымъ. Отвѣтственность ихъ не можетъ быть измѣряема обыденнымъ житейскимъ масштабомъ. Право не только можетъ, но должно относиться къ нимъ съ большею строгостью. Имущество, здоровье и жизнь громадной массы людей, приходящихъ въ соприкосновеніе съ желѣзными дорогами, требуетъ особенной заботливости со стороны законодательства. Чѣмъ съ большими опасностями связаны желѣзныя дороги, тѣмъ больше

осторожности и предусмотрительности требуется отъ лицъ, ими завѣдующихъ [1]). Причины, вызывающія несчастія на желѣзныхъ дорогахъ, иногда весьма сложны. Распознаваніе этихъ причинъ требуетъ иногда тонкихъ техническихъ познаній. Лица, которымъ всего ближе извѣстны дѣйствительныя причины, вызвавшія несчастіе—личный составъ желѣзной дороги—иногда заинтересованы въ томъ, чтобы скрыть или умолчать о такихъ обстоятельствахъ, которыя могли бы обнаружить вину или неосторожность со стороны дороги. Поэтому выясненіе этихъ причинъ для лица, пострадавшаго отъ несчастія на желѣзной дорогѣ, сопряжено иногда съ такими затрудненіями, которыя граничатъ съ невозможностію. [2]).

Независимо отъ изложеннаго, болѣе строгая отвѣтственность желѣзнодорожныхъ предпринимателей оправдывается

---

[1]) Sans doute, говоритъ Saincteletté, l'honnêteté est une, mais il y a des degrés dans la prudence, la sollicitude, l'attention, le dévonument (стр. 18).

[2]) Ср. Экснера, стр. 40 и послѣд.; Haffner, стр. 48, 49; Handbuch etc, изд. Эндеманномъ, т. 3, стр. 651; Sourdat, т. 2, №, 995.—Какъ тяжело иногда положеніе истца въ желѣзнодорожныхъ дѣлахъ, видно изъ слѣдующаго взгляда англійскаго судьи: 14 февраля 1862 г. въ Англіи, въ судѣ палаты казначейства, разсматривалось слѣдующее дѣло: отъ взрыва пароваго котла локомотива былъ сильно раненъ пассажиръ, а кочегаръ былъ убитъ. Желѣзная дорога доказывала, что это былъ первоклассный локомотивъ, изъ лучшаго желѣза и что онъ былъ надлежащимъ образомъ освидѣтельствованъ. Въ подтвержденіе этого, желѣзная дорога ссылалась на различныя техническія данныя. Лордъ верховный судья заявилъ, что рѣшительно отвергаетъ необходимость изслѣдованія всѣхъ этихъ научныхъ данныхъ, что издержки, сопряженныя съ подобнымъ способомъ производства процесса, могли бы разорить истца, въ случаѣ отказа въ искѣ. Лордъ верховный судья заявилъ что, по его мнѣнію, причина несчастнаго случая не можетъ подлежать сомнѣнію: паровой котелъ оказался неудовлетворяющимъ своему назначенію; онъ лопнулъ и причинилъ увѣчья. Истцу присудили съ желѣзной дороги вознагражденіе за ущербъ (Simon, die Haftpflicht der Eisenbahnen in England, deutsch von Weber, стр. 101—104).—Saincteletté говоритъ по этому вопросу слѣдующее: при необычайной быстротѣ движенія и сложности состава поѣзда, пассажиръ лишенъ возможности уяснить себѣ причину случившагося крушенія. Послужили ли причиною несчастія неудовлетворительность орудій перевозки, упущенія управляющаго дорогою, машиниста, стрѣлочника или сторожа—ничего этого онъ не можетъ знать. Желѣзная дорога обязалась доставить его въ неприкосновенности въ мѣсто назначенія. Если пассажиръ получилъ поврежденіе,—желѣзная дорога не исполнила этой обязанности своей. Она должна его вознаградить (стр. 99—100).

еще общественными интересами и точкою зрѣнія справедливости: она является эквивалентомъ за то, что государство довѣряетъ имъ монопольное предпріятіе, сопряженное съ большими опасностями и приносящее обыкновенно значительную выгоду [1]). Кто желаетъ явиться хозяиномъ этого монопольнаго предпріятія, тотъ долженъ принять на себя и соединенный съ нимъ рискъ. Римляне говорили: commodum ejus esse debere, cujus est periculum (выгода принадлежитъ тому, на кого падаетъ рискъ). Нѣтъ ничего проще и справедливѣе обратнаго заключенія изъ этого правила: кто получаетъ выгоду изъ предпріятія, тотъ долженъ нести и связанный съ нимъ рискъ. Quem sequuntur commoda, eumdem sequuntur incommoda [2]). Строгая отвѣтственность побудитъ предпринимателей и съ большимъ вниманіемъ слѣдить за безопасностью, приходящихъ въ соприкосновеніе съ желѣзными дорогами, лицъ и имуществъ. Вообще простая справедливость говоритъ въ пользу того, чтобы послѣдствія несчастія оставались на отвѣтственности предпринимателя, а не легли всею своею тяжестью на пострадавшаго, который ужъ никоимъ образомъ неповиненъ въ постигшемъ его несчастіи.

Все вышеизложенное было мною высказано съ точки зрѣнія нынѣ господствующей теоріи объ отвѣтственности лица за причиненные имъ убытки. Но для того, чтобы понять всю естественность и раціональность отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за послѣдствія случайности, считаю нужнымъ еще замѣтить, что, по моему крайнему разумѣнію, господствующее нынѣ въ юриспруденціи, начало римскаго права, по которому лицо отвѣтствуетъ лишь за убытки, причиненные по его винѣ, отнюдь не есть нѣчто безусловное. Начало это не является непреложнымъ послѣдствіемъ самой

---

[1]) Ср. Stobbe, Handbuch d. deutsch. Privatr., т. 3, стр. 381; Экснера ib.

[2]) Это положеніе признано и въ нѣмецкомъ правѣ: кто исключительно извлекаетъ выгоду изъ договора, тотъ несетъ и связанный съ нимъ рискъ (Блунчли, стр. 332; 2, а).

сущности, природы житейскихъ отношеній. Оно—не ratio scripta. Это понятіе весьма условное. Въ юриспруденціи встрѣчается и начало прямо противоположное. По древне-германскому праву лицо отвѣтствовало *за самый фактъ причиненія убытковъ,* независимо отъ вопроса о виновности: кто причинилъ убытки долженъ былъ вознаградить потерпѣвшаго, хотя бы убытки были имъ причины безъ вины. Если, напр., охотникъ выстрѣломъ случайно убьетъ человѣка и лицо, при срубкѣ дерева, случайно причинитъ другому вредъ, то ущербъ долженъ быть возмѣщенъ [1]). Такимъ образомъ желѣзнодорожное право, основываясь на началахъ receptum, которыя въ римскомъ правѣ составляли исключеніе изъ общаго правила, въ тоже время, приблизилось къ общимъ началамъ древне-германскаго права. Это начало германскаго права было первоначально включено въ проектъ саксонскаго уложенія, но, при окончательной редакціи, отвергнуто [2]). Фӧрстеръ (т. 1, § 90) доказываетъ, что и по современному праву иногда возможно требованіе вознагражденія за причиненные убытки, независимо отъ виновности лица, ихъ причинившаго (i nfache Entchädigungsforderung): таковы, напр., убытки, причиненные дѣятельностію фабрики, завода и пр.

Достойный вниманія шагъ къ проведенію указаннаго начала германскаго права встрѣчается въ art. 58 швейцарскаго кодекса объ обязательствахъ, въ которомъ сказано: по основаніямъ справедливости, судья можетъ, въ видѣ исключенія, присудить вознагражденіе, въ части или въ цѣломъ, и съ лица невмѣняемаго (nichtzurechnungsfähige Person; personne irrésponsable), причинившаго ущербъ. Это начало цюрихскаго права. Такимъ образомъ, если сумашедшій или ребенокъ, не будучи подстрекаемы, причинятъ убытки, то ущербъ можетъ быть возмѣщенъ изъ ихъ имущества. Основанія справедливости, о которыхъ говоритъ art. 58, очевидно, заключаются въ томъ,

---

[1]) Stobbe, Handbuch des deutschen Privatrechts, т. 3, § 200; Bluntschli, стр. 332—333 и Weinrich, ib., § 15.

[2]) Weinrich, стр. 43, примѣч. 8.

что судья будетъ сообразоваться съ обстоятельствами дѣла и со средствами лица, причинившаго убытки. При обсужденіи швейцарскаго кодекса, было сдѣлано предложеніе внести въ него общее начало о томъ, что лицо отвѣтствуетъ за убытки, причиненные имъ и безъ его вины. Это предложеніе было отклонено: нашли, что достаточно начала справедливости, высказаннаго въ art. 58 [1]). Но это постановленіе швейцарскаго кодекса и попытки, сдѣланныя къ проведенію, въ швейцарскомъ и саксонскомъ кодексахъ всего начала нѣмецкаго права объ отвѣтственности за убытки, уже доказываютъ, что римское начало отвѣтственности за причиненные убытки начинаетъ сильно пошатываться. Thon высказывается de lege ferenda въ томъ смыслѣ, что во многихъ случаяхъ, въ которыхъ въ настоящее время не имѣетъ мѣста отвѣтственность за убытки, вслѣдствіе отсутствія вины со стороны лица, ихъ причинившаго, признаніе подобной отвѣтственности болѣе соотвѣтствовало бы нашему чувству справедливости [2]). Мнѣ это замѣчаніе кажется совершенно вѣрнымъ. Кто причинилъ убытки, долженъ ихъ возмѣстить: лицо пострадавшее ужъ, во всякомъ случаѣ, ни въ чемъ неповинно; за что же оно должно нести на себѣ всю тяжесть ущерба, между тѣмъ какъ лицо, причинившее убытки, остается свободнымъ отъ отвѣтственности? Вотъ почему мнѣ нѣмецкое начало кажется болѣе справедливымъ, чѣмъ римское. Пусть каждое лицо зрѣло обдумываетъ свои поступки, пусть не дѣйствуетъ зря. Стороннимъ лицамъ незачѣмъ страдать отъ необдуманныхъ, поспѣшныхъ дѣйствій другаго, отъ которыхъ обыкновенно и являются случайности. Исключеніе слѣдовало бы допустить въ крайнихъ случаяхъ. Мнѣ даже кажется, что нерѣдко отвѣтственность за послѣдствія такой случайности, относительно которой не можетъ быть и рѣчи о неосторожности, вполнѣ соотвѣтствуетъ справедливости. Человѣкъ проскольз-

---

[1]) Schneider и Fick, комментарій къ art. 58 швейцарскаго кодекса.

[2]) Thon, Rechtsnorm und subjectiwes Recht (Untersuchungen zur allgemeinen Rechtslehre, 1878, стр. 105—106).

нулся, упалъ и разбилъ мою цѣнную вещь. Положимъ даже, что онъ упалъ отъ того, что съ нимъ случилось головокруженіе, припадокъ, нервный ударъ. Онъ невиновенъ въ причиненіи мнѣ убытка. Его ни въ чемъ упрекнуть нельзя. Это несчастіе. Но мнѣ отъ этого не легче. Я тутъ уже рѣшительно ни въ чемъ неповиненъ. Я не вижу основанія, отчего я долженъ нести тяжелыя матеріальныя послѣдствія, приключившагося съ другимъ, несчастія, а не онъ самъ? [1]) Возможно, что причина несчастія кроется въ прежней неосторожной жизни этого лица: но я тутъ рѣшительно ни причемъ. За что же страдать матеріально долженъ я, а не онъ?

Вообще мнѣ кажется, что начало отвѣтственности лица лишь за послѣдствія своей вины—страдаетъ односторонностью. Оно обращаетъ вниманіе на одну лишь субъективную сторону отношенія къ факту причиненія убытковъ лица, ихъ причинившаго, но оставляетъ вовсе безъ вниманія положеніе лица пострадавшаго. Причинены ли убытки сознательно или безсознательно—фактъ причиненія убытковъ, размѣръ ихъ, тяжелое положеніе пострадавшаго отъ этого нисколько не измѣняется. Въ томъ и другомъ случаѣ пострадавшій понесъ ущербъ, безъ всякой съ его стороны вины [2]). Отчего же юридическое положеніе пострадавшаго, его право на возмѣщеніе причиненнаго ему ущерба, должно находиться въ исключительной зависимости отъ обстоятельства, для него совершенно сторонняго и безразличнаго—отъ субъективнаго отношенія къ факту причиненія убытковъ лица, ихъ причинившаго—это не совсѣмъ понятно [3]).

---

[1]) Ср. Thon, ib., стр. 106, примѣч. 71.

[2]) Sainctelette справедливо говоритъ:: qu' importe qu' il (лицо, причинившее убытки) ait été de bonne ou de mauvaise foi, qu' il ait agi par bêtise ou par méchanceté? L'etat de la volonté n'influi pas sur l'intensité du dommage (стр. 15).

[3]) Несмотря на возбуждаемыя этимъ вопросомъ, сомнѣнія, ученіе о немъ римскаго права такъ глубоко укоренилось въ современной юриспруденціи, что даже такой серьезный юристъ, какъ Sourdat, выставляя общимъ началомъ, что отвѣтственность неотдѣлима отъ вины (la responsabilité est donc inséparable

Вопросъ этотъ очень тонкій, философскій. Онъ заслуживаетъ подробнаго изслѣдованія. Здѣсь не мѣсто для, сколько нибудь серьезной, постановки этого вопроса. Этими бѣглыми замѣчаніями я желалъ лишь обратить вниманіе на то, что понятіе объ отвѣтственности лица лишь за послѣдствія своей вины — нѣчто весьма условное. Поэтому на отвѣтственность за случай отнюдь нельзя смотрѣть, какъ на отступленіе отъ абсолютнаго начала справедливости. Напротивъ, отвѣтственность за случай нерѣдко вполнѣ соотвѣтствуетъ идеѣ справедливости.

VII.

Отзывы юристовъ.

Мнѣнія Эндеманна, Вестеркампфа, Sourdat, Pont'а и др. объ отвѣтственности желѣзной дороги за ущербъ, причиненный и не по ея винѣ. Взглядъ Эндеманна, Вестеркампфа, Экснера, Haffner'а и др. на отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ, какъ на законное страхованіе лицъ и имуществъ, приходящихъ съ ними въ соприкосновеніе.

Выше я упомянулъ уже, что изъ того, что желѣзная дорога отвѣтствуетъ за случай, явствуетъ, что вопросъ о ея виновности въ причиненіи ущерба не имѣетъ рѣшающаго значенія, для привлеченія ея къ гражданской отвѣтственности за причиненный при эксплоатаціи, ущербъ.

---

de l'idée d'une faute, т. 1, № 650), не допускаетъ и мысли, чтобы лицо могло подлежать отвѣтственности за убытки, причиненные не только безсознательными дѣйствіями, но и дѣйствіями, сопровождавшимися несовершенною волею (volonté imparfaite, ib., № 658). Ссылаясь на слова Прудона: „on ne doit pas faire le procés à la fragilité humaine" (ib. № 659), Sourdat, повидимому, смотритъ на это положеніе свое, какъ на несомнѣнное начало справедливости; но онъ не обращаетъ вниманія на то, что и лицо пострадавшее можетъ быть иногда фактомъ безсознательнаго причиненія убытковъ поставлено безвинно въ крайне бѣдственное, безвыходное положеніе. Справедливость должна быть всесторонняя, объективная. Трудно понять, отчего начало справедливости должно склоняться исключительно въ сторону лица, причинившаго убытки, и должно вовсе игнорировать, хоть бы самое тяжелое, критическое положеніе пострадавшаго. Вотъ почему полагаю, что выставлять начало отвѣтственности лица лишь за послѣдствія своей вины, какъ нѣчто абсолютное,—по меньшей мѣрѣ, весьма рискованно.

Въ виду высокой практической важности этого понятія, которое послужитъ намъ базисомъ для критическаго разбора п. 2, ст. 683 1 ч. X т. (по продолж. 1879 г.), считаю необходимымъ привести взгляды по этому предмету компетентныхъ юристовъ.

Эндеманнъ говоритъ: отвѣтственность перевозчика грузовъ не находится въ зависимости отъ того обстоятельства, что ущербъ произошелъ по его винѣ (d. Recht d. Eisenb., стр. 562). Тоже самое говоритъ онъ и относительно личнаго ущерба. Необходимо лишь, говоритъ онъ, доказать фактъ смерти или увѣчья; въ дальнѣйшемъ же изслѣдованіи, въ особенности относительно того, имѣла ли мѣсто вина—не представляется надобности (ib., стр. 698). Отвѣтственность желѣзнодорожнаго предпринимателя, говоритъ онъ далѣе (ib., стр. 701), никогда (niemals) не находится въ зависимости отъ преступнаго характера его дѣйствій или отъ его вины. Еще съ большею рѣшительностью говоритъ Эндеманнъ по этому вопросу къ его комментаріяхъ къ закону 7 іюня 1871 г. [1]). Отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ, говоритъ онъ, не можетъ быть признана основанною на понятіи о деликтѣ или quasi-деликтѣ, такъ какъ она не обусловливается виною желѣзной дороги. При признаніи желѣзной дороги отвѣтственною за ущербъ, вовсе не нужно выяснить вопросъ о томъ, существовала ли со стороны желѣзной дороги вина [2]). Хотя въ мотивахъ къ проекту закона 7 іюня 1871 г. и говорится о предполагаемой винѣ, какъ основаніи строгой отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ, но въ законѣ, не случайно, а вполнѣ сознательно, избѣгли такого выраженія, которое могло бы намекнуть на то, что отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ зависитъ отъ предполагаемой, а тѣмъ менѣе отъ доказанной, вины. Освобожденіе желѣзной дороги отъ отвѣтственности посредствомъ опроверженія предположенія объ ея винѣ не можетъ

---

[1]) Die Haftpflicht der Eisenbahnen etc., 3 изд. 1885 г.

[2]) Die Haftpflicht ist vorhanden....ohne dass es des Nachweises und Prüfung bedarf, ob den in Anspruch genommenen Haftbaren ein Verschulden trifft.

имѣть мѣста [1]) (стр. 15—17). Предприниматель (желѣзнодорожный) отвѣчаетъ даже тогда, когда не проявляется вина, а оказывается случай (Zufall, ib., стр. 46).

Хотя, говоритъ проф. Вестеркампфъ, въ мотивахъ къ закону 3 ноября 1838 г. и въ литературѣ говорится о томъ, что побудительною причиною закона объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ служило то соображеніе, что несчастія на желѣзныхъ дорогахъ могутъ быть предупреждаемы осторожностію, не въ самомъ законѣ основаніе это не выражено; поэтому предприниматель отвѣтствуетъ независимо отъ вины его и его служащихъ; онъ не можетъ быть признанъ свободнымъ отъ отвѣтственности, если докажетъ, что несчастіе произошло случайно, безъ всякой вины съ его стороны; предприниматель можетъ быть освобожденъ отъ отвѣтственности тогда лишь, когда докажетъ, что несчастіе произошло отъ высшей силы (höhere Gewalt), или по винѣ пострадавшаго (Handbuch etc., т. 3, стр. 640 и 641; ср. ib. стр. 651).

Перевозчику (voiturier), говоритъ Sourdat (т. 2, № 995), недостаточно доказать, что онъ принималъ для сохраненія транспортируемыхъ предметовъ всѣ необходимыя мѣры предосторожности и что онъ свободенъ отъ всякой вины (qu'il est exempt de toute faute); онъ долженъ доказать, что ущербъ произошелъ отъ событія force majeure; только тогда онъ будетъ свободенъ отъ отвѣтственности.

Напрасно, говоритъ Pont (т. 8 (1), № 539), содержатель гостинницы (отвѣтственность котораго, какъ сказано выше, аналогична, по французскому праву, съ отвѣтственностію желѣзныхъ дорогъ) докажетъ, что, съ его стороны, не было вины (faute); онъ останется отвѣтственнымъ, если не будетъ установлено, что пропажа или кража имѣли мѣсто вслѣдствіе force majeure, котораго нельзя было ни предвидѣть, ни воспрепятствовать.

Къ этому нужно присовокупить, что вся теорія Экснера

[1]) Eine Befreiung von der Haftpflicht durch Wiederlegung der Präsumtion des Verschuldens giebt es daher nicht.

(ib.) и построена на томъ, именно, началѣ, что вопросъ о виновности желѣзной дороги (das Schuldmoment) не имѣетъ никакого значенія для признанія ея отвѣтственною за ущербъ имущественный и личный. Haffner же (стр. 54, 55 etc.) вполнѣ присоединяется къ теоріи Экснера.

Изъ того, что вопросъ о виновности не имѣетъ значенія для признанія желѣзной дороги отвѣтственною за причиненный ущербъ и онѣ отвѣтствуютъ за случай — явствуетъ, что отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ проникнута началомъ страхованія. Сущность договора страхованія и заключается въ томъ, что страховщикъ принимаетъ на себя отвѣтственность за ущербъ, который будетъ причиненъ страхователю случаемъ. Отвѣтственность желѣзной дороги является законнымъ страхованіемъ лицъ и имуществъ, входящихъ съ нею въ столкновеніе при эксплоатаціи. Сфера этого законнаго страхованія ограничивается предѣлами непреодолимой силы (vis maior) [1]).

Вопросъ этотъ имѣетъ для насъ важный практическій интересъ. Когда возникаетъ искъ объ убыткахъ, причиненныхъ пожаромъ, желѣзныя дороги иногда возражаютъ, что онѣ не должны отвѣчать за истребленіе товаровъ огнемъ, такъ какъ таковая отвѣтственность существуетъ лишь по договору страхованія, но страховое дѣло не входитъ въ кругъ дѣйствій желѣзной дороги (см., напр., кассац. рѣш. 1883 г., № 5). Въ виду практической важности этого вопроса, мы и по этому предмету приведемъ отзывы компетентныхъ юристовъ.

Эндеманъ (Die Haftpflicht, etc., стр. 18—20) говоритъ, что

---

[1]) Желѣзная дорога не подлежитъ отвѣтственности и тогда, когда несчастіе произошло по винѣ пострадавшаго, а, при имущественномъ ущербѣ, если ущербъ произошелъ отъ свойства самаго предмета, отъ недостатковъ упаковки и пр. Но это же начало встрѣчается и въ страхованіи. Les déchets, diminutions et pertes qui arrivent par les vices propres de la chose, et les dommages causés par le fait et faute des propriétaires, affréteurs ou chargeurs, ne sont point á la charge des assureurs (Code de commerce, art. 352).

въ законѣ объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ проглядываетъ точка зрѣнія страхованія. Это—законное страхованіе лицъ противъ опасности, представляемой эксплоатаціею желѣзныхъ дорогъ. Эту же мысль онъ повторяетъ ib., на стр 47. Въ другомъ мѣстѣ (das Recht d. Eisenbahnen, т. 2, стр. 701) онъ говоритъ, что въ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ явно усматривается характеръ страхованія: Nichts liegt näher als in der Haftpflicht eine Versicherung zu erblicken, die der Betriebsunternehmer zu tragen hat.

За отвѣтственностію желѣзныхъ дорогъ, говоритъ Вестеркампфъ (Handbuch etc , т. 3, стр. 641), можетъ быть признанъ характеръ страхованія (es liegt nahe an diese Haftung den Gesichtspunct der Versicherung anzulegen). Желѣзнодорожный предприниматель, въ силу закона, страхуетъ (versichert) своихъ служащихъ, пассажировъ и третьи лица, приходящіе въ соприкосновеніе съ желѣзною дорогою, противъ тѣхъ опасностей, которыми его предпріятіе угрожаетъ ихъ здоровью и жизни. Эта точка зрѣнія вѣрно передаетъ экономическую и политически—правовую мысль закона: обыкновенно прибыльное желѣзнодорожное предпріятіе сопровождается большими опасностями для жизни и здоровья людей, входящихъ съ нимъ въ соприкосновеніе; опасности эти должны ложиться бременемъ на предпринимателя, какъ эквивалентъ за то, что ему разрѣшается эксплоатація этого опаснаго предпріятія. Кто понесъ ущербъ при эксплоатаціи, можетъ обратиться за удовлетвореніемъ къ предпринимателю, какъ бы имъ было обѣщано вознагражданіе. Но Вестеркампфъ дѣлаетъ при этомъ слѣдующую оговорку: онъ говоритъ, что характеру страхованія не совсѣмъ соотвѣтствуетъ то обстоятельство, что предприниматель свободенъ отъ отвѣтственности въ случаяхъ vis major и что отвѣтственность эта ограничивается лишь опредѣленными убытками. Съ этимъ замѣчаніемъ, по моему, едва ли возможно согласиться. И страхованіе имѣетъ обыкновенно мѣсто лишь относительно точно опредѣленныхъ случаевъ (пожаръ, градобитіе, падежъ скота и пр.). Мало того: страхованіе имѣетъ иногда даже мѣсто тамъ, гдѣ нѣтъ, въ пол-

номъ смыслѣ, случая. Таково страхованіе жизни: смерть не есть нѣчто случайное. которое не можетъ быть предусмотрѣно; смерть—нѣчто необходимое: только неизвѣстенъ моментъ ея наступленія; въ моментѣ ея наступленія и заключается весь характеръ случайности смерти [1]). Кромѣ того, законъ имѣетъ полную возможность ограничить извѣстную обязанность. но этимъ не измѣнится сущность, юридическій характеръ самой обязанности. Тѣмъ, что законъ опредѣлилъ для отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ извѣстные предѣлы, отнюдь не измѣняется юридическая сущность этой отвѣтственности. Въ сферу отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ входитъ и случай. Этимъ отвѣтственность эта и пріобрѣтаетъ характеръ страхованія.

Взглядъ на отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ, какъ на законное страхованіе, составляетъ одну изъ фундаментальныхъ основъ ученія Экснера объ этой отвѣтственности [2]).

Но, въ особенности, съ большою рельефностію выдвинулъ въ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ начало страхованія весьма солидный швейцарскій юристъ, Haffner. Въ основу отвѣтственности перевозчика, говоритъ онъ, лежитъ идея принудительнаго страхованія (Zwangsversicherung). Идея эта вызвана необходимостью всевозможнаго огражденія публики отъ связанныхъ съ его предпріятіемъ опасностей [3]).

Точно также признаютъ идею страхованія въ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ и швейцарскіе юристы: Фикъ, Мунцингеръ и Ганцони [4]).

Характеръ страхованія признаетъ за отвѣтственностію желѣзныхъ дорогъ и англійское и американское желѣзнодорожное право.

---

[1]) Ср. Handbuch des deutchen Handels—See—und Wechselrechts, изд., въ сотрудничествѣ многихъ юристовъ, Эндеманомъ. т. 3, §§ 402 и 403.

[2] Der Begriff der höhern Gewalt (vis major) etc., стр. 33, 35, 36, 38, 64, 79 и др

[3]) Ueber den Begriff der höhern Gevalt im deutchen Transportrecht (стр .57 и 60). Haffner говоритъ, что идея страхованія присуща и римскому receptum; но римскіе юристы не сознавали этого ясно (стр. 62, прим. 38).

[4]) Ganzoni, Ueber das Bundesgesetz etc. vom 1 Iuli 1875, стр. 56—58 и 86.

Если, говоритъ Симонъ, общество желѣзной дороги, взяло на себя обязанности обыкновеннаго возчика, то оно, по общимъ законамъ, отвѣтствуетъ за пропажу или поврежденіе ввѣреннаго ему имущества, за тѣмъ лишь исключеніемъ, когда пропажа или поврежденіе произошло отъ воли Божьей, напр. отъ грозы или отъ непріятеля. Общества имѣютъ до нѣкоторой степени характеръ страховаго учрежденія и отвѣтствуютъ за убыточныя дѣйствія другихъ лицъ, несмотря на то, что ни сами общества, ни ихъ служащіе, можетъ быть, и пе повинны въ упущеніи или нерадѣніи. Общество пріобрѣтаетъ лишь право регресса къ лицамъ, дѣйствія которыхъ причинили ущербъ. Желѣзнодорожныя общества отвѣтствуютъ какъ страховыя учрежденія за ущербъ, происшедшій отъ пожара и грабежа. Подъ „волею Божьею", равнозначащею съ „force majeure", слѣдуетъ разумѣть: бурю, смерчь, наводненіе, землетрясеніе и пр. Скоропостижная смерть или болѣзнь считаются явленіями воли Божьей, освобождающими предпринимателя отъ отвѣтственности. Точно также служитъ оправдательнымъ основаніемъ для предпринимателя и вмѣшательство законной власти (стр. 41—42).

Таковъ же взглядъ и американскаго права [1]).

---

[1]) Экснеръ, ib., стр. 13, прим. 13 и стр. 35—36.—Въ мотивахъ къ проекту торговаго законодательства для виртембергскаго королевства сказано, что плата за перевозку имѣетъ двоякое значеніе: какъ вознагражденіе за оказываемыя услуги и какъ страховая премія (Goldschmidt, das Receptum и пр., стр. 371). Въ сущности начало страхованія проглядываетъ и въ возрѣніяхъ на отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ французскихъ юристовъ. S'éngager à faire le transport de persounes ou de biens par un mode aussi compliqué et aussi dangereux que le chemin de fer, c'est garantir de tout mal provenant du transport la personne ou le bien (Sainctelette, стр. 132). См. также, приведенныя выше, положенія французскаго права о перевозкѣ.

VIII.

Непреодолимая сила (Vis maior), въ соотношеніи съ случаемъ (casus).

Между понятіями vis maior и casus нельзя провести рѣзкой разграничительной линіи, но между ними важныя характеристическія отличія, имѣющія серьезное практическое значеніе. Неблагопріятныя послѣдствія смѣшенія этихъ понятій во французскомъ законѣ устраняются раціональною судебною практикою. Творчество французской юриспруденціи въ желѣзнодорожномъ правѣ, какъ образецъ для нашей судебной практики. Опредѣленія понятія vis maior. Подъ это понятіе подходятъ не только явленія природы, но и человѣческія дѣйствія. Vis maior—событіе чрезвычайное. Практическія послѣдствія этой характеристической черты. Пожаръ, происшедшій не отъ vis maoir—случайность, за послѣдствія которой предприниматель отвѣтствуетъ. Vis maior—событіе *внѣшнее;* поэтому за несчастія, происшедшія отъ причинъ, кроющихся въ самомъ предпріятіи (внутренній случай), желѣзная дорога всецѣло отвѣтствуетъ. Взглядъ на этотъ вопросъ юристовъ и иностранной судебной практики. Взглядъ государственнаго совѣта. Война, революція, распоряженія власти и постановленія закона—какъ событія vis maior. Желѣзная дорога отвѣтствуетъ и за послѣдствія vis maior, если оно сопровождалось упущеніемъ съ ея стороны. Событіе vis maior служитъ основаніемъ къ освобожденію отъ обязанности, если оно дѣлаетъ невозможнымъ ея выполненіе, но не тогда, когда оно лишь затрудняетъ ея выполненіе.

Случай—понятіе родовое: и vis maior—случайность. Но въ этомъ общемъ, родовомъ понятіи необходимо отличить vis maior отъ случая, въ тѣсномъ смыслѣ (casus). Такъ какъ vis maior и casus понятія родственныя, то между ними, какъ вообще между родственными отвлеченными понятіями, провести рѣзкую демаркаціонную линію нѣтъ возможности [1]). На практикѣ установленіе этого различія будетъ иногда, во многомъ, зависѣть отъ здраваго критическаго смысла и тонкаго анализа судьи [2]). Но теорія имѣетъ возможность

---

[1]) О взаимнодѣйствіи между родственными понятіями, см. соображенія мои въ протоколѣ засѣданія с.-петербургскаго юридическаго общества 22 ноября 1880 года и мое разсужденіе „Наши общественныя собранія (клубы)“ и пр. стр. 39.

[2]) La quaestion de savoir s'il y a force majeure est donc essentiellement une quaestion de fait (Laurent, т. 16, № 259; см. Eger'a, стр. 119).

указать на такія отличительныя черты между этими понятіями, которыя составятъ для практики хорошую руководящую нить, солидную точку опоры. Поэтому соблюденіе различія между этими понятіями пріобрѣтаетъ важное практическо значеніе.

Въ германской литературѣ и практикѣ различіе между этими понятіями строго соблюдается. Не то во французскомъ правѣ. Французскій законъ смѣшиваетъ эти понятія. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ С. N. говорится о „cas fortuit ou force majeure" (art. 1148, 1733, 1784 и др.), а въ другихъ—то объ одномъ cas fortuit (art. 1302, 1348, 1733, 1772, 1773, 1807, 1808 и др.), то объ одномъ force majeure (Code civ. art. 1754, 1929, 1934, 1954 и др.; Code de commerce, art. 97, 98, 103 и др.). Тождественны ли понянія cas fortuit и force majeure или между ними существуетъ различіе—этого изъ французскаго закона не видно. Вслѣдствіе этого и во французской литературѣ существуетъ по этому вопросу полная безпринципность взглядовъ [1]). Тѣмъ не менѣе приходится отдавать полную справедливость тонкому юридическому чутью и здравому житейскому смыслу французскихъ юристовъ: этотъ полный разбродъ теоретическихъ мыслей не приводитъ на практикѣ къ неблагопріятнымъ послѣдствіямъ. Напротивъ, французы успѣли, по многимъ вопросамъ желѣзнодорожной практики, вы-

---

[1]) Какая путанница происходитъ отъ этихъ двухъ терминовъ во французской юриспруденціи можно судить изъ того, что Demolombe (Traité des contrats, т. I, № 553) подъ „force majeure" разумѣетъ явленія природы (буря, наводненіе и пр.), а подъ cas fortuit—человѣческія дѣйствія (нападенія вооруженною силою и пр.); между тѣмъ Lyon Caen et Renault, (т. 1, № 888 и прим. 2) понимаютъ эти выраженія въ смыслѣ прямо противуположномъ.—Швейцарскій союзной судъ сталъ проводитъ различіе между этими понятіями. Подъ cas fortuit онъ разумѣетъ простой случай (casus). Въ одномъ рѣшеніи судъ этотъ говоритъ, что предприниматель подлежитъ отвѣтственности „lorsque l'accident se caractérise comme un cas fortuit, c'est à dire, comme le résultat du hazard ou des causes demeurées inexpliquées" (Haffner, стр. 28, примѣч.). Выраженіе „cas fortuit" заимствовано изъ римскаго права: fortuito casu (Inst. L. 3, t. 14, § 2).

работать такіе раціональные взгляды, которые могутъ соперничать съ воззрѣніями нѣмецкаго желѣзнодорожнаго права. И французскіе юристы не признаютъ за тѣми непредвидѣнными событіями, которыя нѣмцы подводятъ подъ понятіе casus, основанія къ освобожденію желѣзной дороги и вообще перевозчика отъ отвѣтственности. Они, въ этихъ случаяхъ, признаютъ существованіе явной или скрытой вины (faute), небрежности (négligence), или неосмотрительности (imprudence). А когда причина несчастія остается неизвѣстною или же со стороны желѣзной дороги представлено доказательство отсутствія съ ея стороны вины, тогда французскіе юристы допускаютъ предположеніе вины (praesomption de faute или hypothèse de faute) [1]). Французскіе юристы, очевидно, были побуждаемы къ этому маленькому насилію надъ логикою сознаніемъ того глубокаго внутренняго различія, которое проявляется въ жизни между двумя группами случайностей— casus и vis maior. Это тяжелое положеніе французскихъ юристовъ, которые, съ цѣлію удовлетворенія неотложнымъ потребностямъ жизни, вынуждены прибѣгать къ такимъ шаткимъ, рискованнымъ и неискреннимъ понятіямъ, какъ praesomption или hypothése de faute, еще болѣе указываетъ на необходимость соблюдать различіе между понятіями casus и vis maior [2]).

Вообще считаю долгомъ замѣтить, что французская желѣзнодорожная юриспруденція представляетъ для насъ много поучительнаго. Мы тутъ можемъ на дѣлѣ убѣдиться въ томъ, какою могущественною творческою, созидающею силою обла-

---

[1]) См. Лорана т. 16, № 262, т. 25 № 524; Alauzet, т. 3. № 1171; Saintelette, стр. 96; Sourdat т. 2, №№ 964, 994, 995 и 1058.—Вообще французскіе юристы, вслѣдствіе того, что они не усвоили себѣ того понятія, что между виною и неопредолимою силою существуетъ промежуточная область случая (casus), распространяютъ весьма далеко понятіе вины (faute) и, по моему, съ большими натяжками, признаютъ иногда вину тамъ, гдѣ нѣмцы и мы признали бы существованіе простаго случая (casus). (См., напр., Sourdat, т. 1, № 618).

[2]) Благодаря установленію различія между casus и vis major, въ нѣмецкой юриспруденціи большая точность понятій и большая устойчивость практики, чѣмъ у французовъ.

даетъ судебная практика и теорія права. Французская юриспруденція, опираясь на законы, которые были созданы въ то время, когда никто и не подозрѣвалъ еще, что современемъ явятся желѣзныя дороги, сама, безъ содѣйствія законодателя, выработала почти цѣлое желѣзнодорожное право. Это напоминаетъ собою творчество римскихъ преторовъ! Многое изъ того, что въ Германіи сдѣлало, по желѣзнодорожному праву, послѣ тяжелой борьбы, законодательство, во Франціи и Бельгіи сдѣлали судебная практика и теорія права. Мѣсто германскаго законодателя заняли, въ этой области права, во Франціи и Бельгіи, судьи и научные изслѣдователи. Совѣщательная комната судей и кабинетъ ученаго замѣнили собою, во Франціи и Бельгіи, по желѣзнодорожному праву, трибуну германскаго парламента. Это служитъ фактическимъ доказательствомъ тому, что между творчествомъ законодателя съ одной и производительною силою практики и теоріи права—съ другой стороны, нѣтъ рѣзкой грани. Весьма часто развитая судебная практика можетъ легко обойтись безъ содѣйствія законодателя. Причина тому весьма простая: какъ законодательство, такъ и судебная практика и теорія права черпаютъ матеріалъ для своихъ положеній изъ одного и того же источника—изъ логики отношеній и потребностей жизни. У всѣхъ ихъ одна и таже цѣль—житейская справедливость. Это служитъ лучшимъ подтвержденіемъ, неоднократно высказанныхъ мною мыслей, о той высокой творческой роли, которую должна и у насъ играть судебная практика [1]).

---

[1]) См. „Представительство въ гражданскомъ правѣ“, стр. 45—46, 147, 210, прим. 1, 276—279 и др.; „Логическое толкованіе законовъ“ и пр., рефератъ 26 января 1880 г. и „Наши общественныя собранія (клубы)“ и пр., стр. 34—35 и 51—52.

По вопросу о творчествѣ судебной практики заслуживаютъ вниманія слѣдующія мысли Sainctelett'а, высказанныя имъ относительно договоровъ (противъ основной его мысли можно многое возражать; но не здѣсь мѣсто): Возможно-ли, говоритъ онъ, представить себѣ право, которое было бы только продуктомъ закона? Пусть себѣ представятъ общество не фантомовъ,

Обращаюсь къ понятію vis maior.

Подъ понятіемъ vis maior—force majeure, höhere Gewalt, unabwendbarer äusserer Zufall, непреодолимая сила—разумѣются такія *чрезвычайныя*, непредвидѣнныя, *внѣшнія* событія, наступленіе и вредныя послѣдствія которыхъ не могли быть предот-

---

а человѣческихъ существъ, которое живетъ, мыслитъ, дѣйствуетъ par ordre, которое, во всѣхъ подробностяхъ своего существованія, направляется волею высшей власти и, прежде чѣмъ сдѣлать малѣйшее движеніе, ожидаетъ чтобы законодатель далъ себѣ въ этомъ отчетъ и разрѣшилъ бы это своею властію! Pas de texte, point de droit! Но откуда берутся всѣ эти договоры страхованія, биржевыя сдѣлки и пр., которые не предусмотрѣны въ законахъ?

Вообще считаю долгомъ воспользоваться настоящимъ случаемъ, чтобы замѣтить, что реальностію и жизненностію своего направленія французская юриспруденція можетъ служить для насъ образцомъ, достойнымъ подражанія. Французскій юристъ имѣетъ, прежде всего, предъ собою въ виду дѣйствительную жизнь; согласно съ ея потребностями онъ и толкуетъ законъ. Это вполнѣ раціонально. Единственное назначеніе закона—удовлетворять потребностямъ жизни. А такъ какъ законъ не можетъ постоянно измѣняться соотвѣтственно теченію жизни, то согласованіе закона съ нуждами жизни—дѣло теоріи права и судебной практики. Когда не имѣется закона, на основаніи котораго можно было бы удовлетворить данной потребности, французскій юристъ прибѣгаетъ къ естественному праву (droit naturel) или къ природѣ договора (la nature du contrat), т. е., проще говоря, (такъ какъ это, въ сущности, одно и тоже)—къ здравому житейскому смыслу и чувству справедливости. Вообще справедливость играетъ видную практическую роль во французской юриспруденціи. Это весьма естественно: справедливость—идеалъ и конечная цѣль права. Къ такому направленію французскіе юристы побуждаются и самимъ закономъ (C. N., art. 6), въ силу котораго они должны сообразоваться, при обсужденіи житейскихъ отношеній, съ тѣмъ, соотвѣтствуютъ ли они aux bonnes moeures и á l'ordre public. Только подобнымъ реалистическимъ направленіемъ право и можетъ охватить собою то неисчерпаемое разнообразіе жизненныхъ отношеній, которое остается неуловимымъ для законодательства. Это направленіе французской юриспруденціи видно изъ всѣхъ ея положеній по желѣзно-дорожному праву, которыя приведены въ настоящемъ разсужденіи. Но вотъ еще примѣръ: французскій судъ призналъ, что транспортное предпріятіе, которое перевозитъ пассажировъ изъ одного государства въ другое, обязано дать пассажирамъ время, необходимое для выполненія, въ пограничныхъ городахъ, формальностей, требуемыхъ полицейскими законами. „Это—молчаливое, но необходимое, условіе договора между пассажирами и предпринимателемъ". Это положеніе примѣняется и къ желѣзнымъ дорогамъ. Никакого закона на это нѣтъ. Между тѣмъ это вынуждается потребностями. Французская юриспруденція и выводитъ это положеніе изъ природы договора (de la nature du contrat). (Alauzet, Commentaire de Code de commerce, т. 3, № 1153).

вращены самыми крайними мѣрами предосторожности, обусловливаемыми данными обстоятельствами [1]).

Vis maior—случайность высшей категоріи, чистой крови, безъ всякой посторонней примѣси. Это такое случайное явленіе или событіе, относительно котораго не можетъ быть ни малѣйшаго сомнѣнія въ томъ, что оно не вызывалось и не было сопровождаемо неосторожностью, неаккуратностью, оплошностью. Предотвратить наступленіе или вредныя послѣдствія этого событія—не въ силахъ человѣческихъ: casus cui humana infirmitas resistere non potest.

Подъ выраженіемъ vis maior, которое римляне называли также vis divina [2]) и damnum fatale, разумѣются не одни явленія природы [3]) (громъ, молнія, буря, чума, наводненіе, землятрясеніе, кораблекрушеніе и пр.), но и человѣческія дѣй-

---

[1]) Ср. Endemann, d. Recht d. Eisenb., стр. 560; его же Haftpflicht etc., стр. 65; Thöl, Handelsrecht, т. 3, § 27; Hahn, ib.; Handbuch, изд. Эндеманномъ, т. 3, стр. 329; Eger., изд. 1879 г., стр. 123 и посл.; изд. 1886 г., стр. 122 и послѣд.; Sourdat, т. 2, № 999.—Я говорю „обусловливаемыми данными обстоятельствами". Достаточна непредотвратимость не абсолютная, а относительная, въ примѣненіи къ даннымъ обстоятельствамъ. A l'impossible nul est tenu. Каковы эти данныя обстоятельства—вопросъ факта. L'impossibilité est une quaestion de fait (Лоранъ, т. 16, № 268). Въ такомъ тонкомъ, отвлеченномъ понятіи, какъ vis maior, теорія не можетъ выставить математически—точныхъ величинъ, какъ этого добивается Экснеръ, въ его монографіи „der Begriff der höhern Gewalt (vis maior)". Это значило бы неуловимое разнообразіе жизненныхъ явленій втиснуть въ узкія рамки формализма и совсѣмъ устранить начало справедливости, сущность которой—сообразоваться съ данными, индивидуальными обстоятельствами дѣла. По моему крайнему разумѣнію, можно лишь утверждать одно: обстоятельство, относительно котораго въ душѣ судьи можетъ зародиться малѣйшее подозрѣніе въ томъ, что оно вызвано или сопровождалось неосторожностію или оплошностью—не есть vis maior.

[2]) Въ древне-нѣмецкомъ правѣ vis maior называлось „Gottes und Feindes Gewalt" (божья и непріятельская сила). Подобное же выраженіе, какъ мы видѣли выше, употребляется и въ англійскомъ правѣ. Подобное же выраженіе относительно событій vis maior встрѣчается и въ нашемъ законѣ: „причины, отъ воли божьей зависящія" (1 ч. X т., ст. 1988, п. 7).

[3]) Подъ явленіями природы разумѣются не только такія явленія, которыя, по своему внѣшнему проявленію, имѣютъ общій характеръ (чума, наводненіе, буря и пр.), но и такія, которыя постигаютъ одного человѣка (ударъ, сумашествіе и пр.; см. Endemann, Haftpflicht etc. стр. 57; ср. ib. стр. 58; Demolombe, т. 1, № 553).

ствія (нападеніе непріятеля, морскихъ разбойниковъ, вооруженной шайки и пр.) [1]). Выраженіе „maior“ (majeure, höhere, высшее) имѣетъ лишь въ виду обозначить соотношеніе между силою вредоноснаго явленія и силою противопоставляемаго ему сопротивленія [2]). Сила, наступленіе или вредныя послѣдствія которой оказываются, при данныхъ обстоятельствахъ, непредотвратимыми — есть высшая (maior, höhere Gevalt, force supérieure), т. е. сила выше человѣческой [3]).

Событіе vis maior должно быть *чрезвычайное*, *исключительное*: quod extra consuetudinem concidit (D. L. 19, 2, 15, § 2; accident extraordinaire, C. N. art. 1754 и 1773; „чрезвычайныя событія“, ст. 2 общ. уст. рос. жел. дорогъ) [4]). Поэтому обыденныя явленія жизни

---

[1]) Въ римскомъ правѣ встрѣчаются указанія на слѣдующія явленія vis maior: ruina, naufragium, latronum hostiumve incursus (Inst., L. 3, t. 14, § 2); rapinae, tumultus, aquarum magnitudines, impetus praedonum etc. (D., L. 50, t. 17, de diversis regulis juris, § 23).

[2]) Французская юриспруденція опредѣляетъ понятіе vis maior слѣдующимъ образомъ: un évenement que l'on ne peut prévoir et auquel on ne saurait résister, quand même il serait prévu (событіе, котораго нельзя предвидѣть и котораго нельзя было бы предотвратить, *даже еслибъ оно было предвидѣно*; Laurent, т. 16, № 264). Это опредѣленіе, по моему, не точное. Оно не соотвѣтствуетъ практической сущности, бытовымъ условіямъ событій vis maior. Нападеніе вооруженной шайки—событіе vis maior; но если бы это нападеніе было предвидѣно, то оно могло бы быть отражено. Но нельзя требовать отъ желѣзной дороги, чтобы она была постоянно конвоируема вооруженною силою. Это дѣло немыслимое (ср. Eger, стр. 130). И противъ наводненія, еслибъ оно было предвидѣно, возможно было бы принять мѣры предосторожности. Болѣе удачнымъ слѣдуетъ признать опредѣленіе vis maior, сдѣланное французскимъ кассаціоннымъ судомъ: un évenement superieur à la volonté individuelle, que celle ci est impuissante à prévoir ou empêcher (Лоранъ, ib.).

[3]) La loi les qualifie de force majeure pour marquer que l'homme y est soumis fatalement, en ce sens qu'il ne peut les prévoir, ni y résister (Лоранъ, т. 16, № 257).

[4]) Нѣмецкіе юристы говорятъ, что событія vis maior—aussergewöhnliche Verhältnisse (необыкновенныя обстоятельства); см. Eger, изд. 1879 г., стр. 134, изд. 1886 г. стр. 135; Экснера, стр. 67—70; Haffner, стр. 22 и 24. — Vis maior ist also der ausseordentliche Casus (Haffner, стр. 62). Ср. Брница, т. 2. стр. 272, примѣч. 31).—Pour que la force majeure puisse être invoquée par elles (les compagnies du chemin de fer) il faut, que les circonstances extraordinaires, absolument impossible à prevoir, se soient produites

(какъ туманъ, дождь, снѣгъ, морозъ, гололедица и пр., а также кража, пожаръ, происшедшій не отъ непреодолимой силы—какъ отъ молніи, и пр.) не могутъ быть признаваемы событіями vis maior [1]). Подобныя явленія, какъ часто встрѣчающіяся въ жизни, должны быть предусматриваемы желѣзною дорогою. Противъ нихъ должны быть принимаемы соотвѣтственныя мѣры предосторожности. Вещественный составъ желѣзной дороги долженъ быть такъ построенъ, чтобы онъ могъ противостоять этимъ явленіямъ. Явленія эти не могутъ служить основаніемъ къ освобожденію желѣзной дороги отъ отвѣтственности за происшедшее отъ нихъ несчастіе. Это обыкновенныя случайности, за которыя желѣзная дорога отвѣтственна.

Всѣмъ памятна знаменитая кукуевская катастрофа. Причиною ея было обыденное явленіе—проливной дождь. Тутъ не могло быть и рѣчи объ освобожденіи желѣзной дороги отъ отвѣтственности, даже еслибъ она и доказала, что весь матеріалъ ея былъ въ полной исправности. Тогда это былъ бы

(Caen et Renault, т. 1, № 967). Событія vis maior, указанныя въ ст. 1988 1 ч. X т. („причины, освобождающія отъ всякой отвѣтственности и самаго исполненія договора", ст. 1988), также суть характера чрезвычайнаго: „вторженіе непріятеля, моровая язва, чума, гибель груза отъ сильной бури, отъ молніи или отъ другихъ причинъ, отъ воли божьей зависящихъ".—Art. 1773 C. N. дѣлитъ cas fortuits на „ordinaires" и „extraordinaires". Слѣдовало бы полагать, что подъ первыми французскій законъ разумѣетъ обыкновенные „случаи". Но классификація эта отличается неточностію: къ cas fortuits ordinaires art. 1773 относитъ и feu du ciel. Вообще, по вопросу о vis maior, во французскомъ кодексѣ много неточностей.

[1]) Экснеръ, стр. 71—75 и прим. 50; Handbuch etc. Эндемана, т. 3, стр. 655; Eger, стр. 134; Demolombe, Traité des contrats, т. 5, №№ 768 и 769; ср. Alauzet, т. 3, № 1116. Во французскомъ кодексѣ, какъ упомянуто выше, прямо сказано, что содержатель гостинницы, отвѣтственность котораго, какъ мы видѣли, примѣняется и къ желѣзнымъ дорогамъ, отвѣчаетъ за кражу: Ils (les aubergistes ou hôteliers) sont résponsables du vol....des effets du voyageur. soit que le vol ait été fait....par les domestiques et préposés de l'hôtellerie, ou par des étrangers allant et venant dans l'hôtellerie (art. 1953). Ср. Экснера, стр. 75. Тоже и по римскому праву, какъ мы видѣли выше; ср. Бринца, Lehrb. d. Pand., т. 2, стр. 271—273 и прим. Только разбой можетъ имѣть значеніе vis maior (ср. Sourdat, т. 2, № 962; ср. ib. № 999).

простой случай, за который желѣзная дорога отвѣтствуетъ [1]).

Лоранъ (т. 16, № 257) говоритъ, что не слѣдуетъ признавать значенія force majeure за обыденными явленіями природы, которыя, хотя бы они и проявлялись не со строгою послѣдовательностію, должны быть въ виду сторонъ; таково половодье, хотя оно появляется не каждый годъ и не съ одинаковою силою (ср. Экснера, стр. 71).

Выше я уже упомянулъ, что пожаръ обыкновенно происходитъ отъ неосторожности. Въ виду практической важности этого вопроса, считаю нужнымъ привести нѣсколько данныхъ.

Лоранъ (т. 25, № 523) говоритъ, что пожаръ не есть un cas fortuit; онъ всегда (toujours) является послѣдствіемъ чьей либо вины (faute); поэтому возчикъ не можетъ быть свободенъ отъ отвѣтственности только потому, что ущербъ произошелъ отъ пожара; этого мало: онъ долженъ доказать, что пожаръ произошелъ не по его винѣ [2]).

Пожаръ, говоритъ Bédarride [3]) (т. 2, № 533), можетъ быть признанъ событіемъ force majeure лишь тогда, когда онъ произошелъ отъ чисто случайнаго обстоятельства (d'un événement purement fortuit). Поэтому, если желѣзная дорога ссылается, въ свое оправданіе, на пожаръ, то она должна доказать именно это обстоятельство. Въ противномъ случаѣ, необходимо допустить предположеніе, что пожаръ произошелъ по ея винѣ (la praesomption de faute).

Берлинская судебная палата признала желѣзную дорогу отвѣтственною за 4 сгорѣвшихъ ящика товара, оттого, что она не доказала, что пожаръ произошелъ безъ всякаго упущенія съ ея стороны [4]).

Французскій кассаціонный судъ, рѣшеніемъ 3 іюня 1874 г.,

---

[1]) Ср. Dernburg, Lehrbuch des preussischen Privatrechts, т. 2, стр. 160.

[2]) Поэтому, по французскому закону, и арендаторъ отвѣтствуетъ за послѣдствія пожара (C. N., art. 1733).

[3]) De chemins fer, au point de vu du transport, des voyageurs et des marchandises.

[4]) Dernburg, der Begriff der höhern Gevalt, въ Zeitschrift für das Privat-und öffentliches Recht, изд. Grünhut'омъ, т. 11, 1884 г., стр. 345.

призналъ желѣзную дорогу отвѣтственною за пожаръ, причина котораго осталась невыясненною, въ виду того, что она не доказала, что пожаръ произошелъ d'un cas purement fortuit (т. е. отъ force majeure [1]); Bedarride, т. 2, № 535). На этомъ же основаніи французскій кассаціонный судъ 23 августа 1858 г. призналъ обыкновеннаго возчика (voiturier) отвѣтственнымъ за товаръ, сгорѣвшій отъ пожара, причина котораго осталась невыясненною (ib. № 533; Лоранъ, т. 16, № 263; ср. Alauzet, т. 3, № 1156).

Такой же взглядъ высказала с.-петербургская судебная палата по дѣлу Хархорина съ главнымъ обществомъ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Это рѣшеніе палаты, которое, за исключеніемъ нѣкоторыхъ неточныхъ выраженій, проникнуто чисто теоретическими основаніями, заслуживаетъ полнаго вниманія. Купецъ Хархоринъ отправилъ 15 іюля 1881 г. со станціи „Волга", по накладной рыбинско-бологовской желѣзной дороги, въ Петербургъ, 64 мѣста русскаго холста. На станціи назначенія товаръ этотъ сгорѣлъ, во время пожара, бывшаго 21 іюля 1881 г. По иску Хархорина, с.-петербургская судебная палата объяснила: что главное общество могло бы быть освобождено отъ отвѣтственности предъ Хархоринымъ за сгорѣвшій товаръ лишь въ томъ случаѣ, если бы оно представило доказательства, что причины пожара не могли быть имъ предусмотрѣны и что всѣ, зависящія отъ него и предписанныя закономъ или житейскимъ опытомъ, мѣры къ предупрежденію этого несчастія были заблаговременно приняты; что главное общество не могло бы отвѣтствовать, если бы пожаръ произошелъ отъ неодолимыхъ силъ природы или же отъ злоумышленія, подготовлявшагося тайно и проявившагося совершенно неожиданно и что, наоборотъ, главное

[1]) Французское право признаетъ за пожаромъ значеніе событія force majeure въ томъ случаѣ, когда огонь появился отъ загорѣвшагося смежнаго зданія, если распространеніе его не могло быть предотвращено; для арендатора пожаръ имѣетъ значеніе force majeure и тогда, когда онъ произошелъ вслѣдствіе неудовлетворительности устройства нанимаемаго помѣщенія (C. N., art. 1733 и 1734; Sourdat, т. 1, № 645).

общество должно отвѣтствовать, если пожаръ произошелъ отъ допущенія неосторожности въ обращеніи съ огнемъ или воспламеняющимися веществами, или же отъ непринятія надлежащихъ мѣръ предосторожности противъ огня, отъ отсутствія необходимой предусмотрительности по отношенію къ могущей возникнуть отъ него опасности. Такъ какъ отвѣтчикомъ не указывалось, чтобы пожаръ 21 іюля произошелъ отъ неодолимыхъ силъ природы или отъ поджога, то надлежитъ признать, что главное общество россійскихъ желѣзныхъ дорогъ не доказало, чтобы не представлялось возможности предусмотрѣть вышеизложенное и принятіемъ соотвѣтствующихъ мѣръ предотвратить происшедшее 21 іюля несчастіе, какъ, равнымъ образомъ, имъ не доказано, чтобы оно не имѣло средствъ и возможности къ принятію сихъ мѣръ. Вслѣдствіе сего, признавъ главное общество россійскихъ желѣзныхъ дорогъ неисполнившимъ лежащей на немъ обязанности доказать, что причиною гибели товара купца Хархорина была непреодолимая сила природы и что товаръ его не сданъ обществомъ, согласно заключенному имъ договору о транспортированіи, по причинамъ, устраненіе коихъ было внѣ власти и средствъ николаевской желѣзной дороги, судебная палата, на основаніи 366 ст. уст. гражд. суд., утвердила рѣшеніе окружнаго суда объ удовлетвореніи исковаго требованія Хархорина.—Сенатъ, оставивъ жалобу главнаго общества безъ послѣдствій, объяснилъ, что въ искахъ, имѣющихъ предметомъ требованіе съ общества желѣзной дороги вознагражденія за убытки, происшедшіе отъ утраты или повреждения отданныхъ ему для перевозки товаровъ, истецъ, по точному смыслу 366 ст. уст. гр. суд., долженъ доказать дѣйствительность событій, изъ коихъ слагается его отношеніе къ отвѣтчику (желѣзнодорожному обществу), служащее основаніемъ иска, а именно, что товаръ сданъ былъ имъ обществу желѣзной дороги, но обществомъ не доставленъ по назначенію; а на обществѣ желѣзной дороги, желающемъ сложить съ себя отвѣтственность по иску, лежитъ обязанность доказать, что товаръ не сданъ по назначенію, вслѣдствіе при-

чинъ, устраненіе коихъ было внѣ власти и средствъ желѣзнодорожнаго общества. Такой же взглядъ высказалъ сенатъ и въ рѣшеніяхъ №№ 487, 1875 г. и № 97, 1880 г.

Изъ этихъ рѣшеній видно, что и наша судебная практика стала смотрѣть на пожаръ, какъ на случай, за который желѣзная дорога отвѣтствуетъ. Она можетъ быть освобождена отъ отвѣтственности за сгорѣвшій товаръ въ томъ лишь случаѣ, когда пожаръ произошелъ по непреодолимой силѣ. Этотъ раціональный, оправдываемый потребностями жизни и справедливостію, взглядъ составляетъ значительный шагъ впередъ, въ сравненіи съ прежнею практикою, которая нерѣдко смотрѣла на пожаръ, какъ на причину, освобождающую перевозчика отъ отвѣтственности [1]).

Вообще, если причина несчастія остается невыясненною, то желѣзная дорога подлежитъ отвѣтственности [2]). Это весьма естественно. За случай желѣзная дорога отвѣтствуетъ. Существованіе же непреодолимой силы должно быть ею доказано.

Событіе vis maior должно быть *внѣшнее* (unabwendbarer *äusserer* Zufall—прусскій законъ 3 ноября 1838 г.; cause

---

[1]) См. напр., рѣшеніе с.-петербургскаго коммерческаго суда 2 ноября 1872 г. по дѣлу россійскаго общества морскаго, рѣчнаго и сухопутнаго страхованія съ обществомъ Харьково-Николаевской желѣзной дороги. Въ этомъ рѣшеніи сказано: истецъ, отыскивающій съ компаніи желѣзной дороги убытки, понесенные отъ уничтоженія пожаромъ находившейся на поѣздѣ клади, обязанъ доказать, что пожаръ произошелъ отъ дѣянія или упущенія агентовъ компаніи или отъ причинъ, которыя были или могли быть предусмотрѣны при отправленіи или движеніи поѣзда, но не были предотвращены принятіемъ надлежащихъ мѣръ (практика с.-петербургскаго коммерческаго суда за 1872 г., стр. 59).

[2]) Le voiturier est résponsable non seulement quand la faute est certaine, mais aussi toutes les fois qu'on ne parvient pas à découvrir la cause de la perte, des avaries, ou du retard (Caen et Renault, т. 1 № 892; см. Handbuch etc., изд. Эндеманна, т. 3, стр. 651; Endemann die Haftpflicht, etc., стр. 51; Sainctelette стр. 36; Alauzet, т. 3, № 11 9). Французская юриспруденція признаетъ желѣзную дорогу (и вообще перевозчика) отвѣтственною за пропажу и поврежденіе не только вещей, ей сданныхъ (грузъ и багажъ), но и тѣхъ вещей, которыя пассажиръ беретъ съ собою въ вагонъ безъ оплаты за провозъ (Alauzet, т. 3, № 1157; ср. № 1159).

étrangere, С. N., art. 1147). Поэтому, не можетъ быть признаваемо значенія vis maior за несчастіями, происшедшими отъ причинъ, кроющихся въ самомъ составѣ предпріятія: въ подвижномъ, вещественномъ и личномъ составѣ желѣзной дороги. Желѣзныя дороги безусловно отвѣтствуютъ за несчастія, происшедшія отъ поврежденія рельсовъ, локомотивовъ, вагоновъ, сооруженій и пр. Отвѣтственность предпринимателя за несчастія, происшедшія отъ личнаго и вещественнаго состава желѣзной дороги, вполнѣ объективная—независящая отъ субъективныхъ, личныхъ отношеній къ нимъ предпринимателя. Поэтому, желѣзныя дороги отвѣтствуютъ за происшедшія отъ этихъ причинъ несчастія даже тогда, когда онѣ докажутъ, что матерьялы и орудія перевозки были надлежащимъ образомъ освидѣтельствованы и признаны годными. Поврежденіе матерьяла даетъ основаніе къ предположенію о существованіи въ немъ скрытыхъ недостатковъ, которые, по оплошности, не были замѣчены во время освидѣтельствованія. Но vis maior—такая непредвидѣнная случайность, которая исключаетъ самое отдаленное предположеніе не только вины, но и небрежности и оплошности. Всякое сомнѣніе должно быть толкуемо противъ vis maior. Во всякомъ случаѣ, несчастіе, происшедшее отъ неудовлетворительности матерьяла—простая случайность, за которую желѣзная дорога отвѣтствуетъ. Вопросъ объ ея виновности не имѣетъ тутъ значенія. Предприниматель всецѣло отвѣтствуетъ за свое предпріятіе. Послѣднее отождествляется съ первымъ. А въ составъ желѣзнодорожнаго предпріятія входитъ все то, что необходимо для его оборота—для передвиженія и перевозки—все то, чѣмъ существуетъ и дѣйствуетъ желѣзная дорога, т. е. какъ личный составъ, такъ и матерьялы и орудія перевозки: матерьялъ и перевозочныя средства суть такія же орудія дѣятельности предпринимателя, какъ и его служащіе. Вотъ почему ущербъ, происшедшій отъ причинъ, кроющихся въ личномъ и вещественномъ составѣ желѣзной дороги, долженъ быть признаваемъ причиненнымъ самимъ предпринимателемъ. Кто пострадалъ отъ предпріятія вправѣ требовать вознаграж-

денія отъ предпринимателя. Ему нужно доказать одинъ только фактъ,—что онъ пострадалъ при эксплоатаціи. Рискъ, сопряженный съ желѣзнодорожнымъ предпріятіемъ, падаетъ на страхъ предпринимателя [1]).

Въ виду громадной практической важности этого вопроса, намъ необходимо поставить его, по возможности, на прочной основѣ. Мы считаемъ нужнымъ подкрѣпить взглядъ этотъ солидными практическими и теоретическими данными.

На одной изъ французскихъ желѣзныхъ дорогъ поѣздъ сошелъ съ рельсовъ, причемъ нѣсколько человѣкъ было ранено. Причиною несчастія оказалось повреждені бандажа (обода колеса). Желѣзная дорога доказала, что это колесо было освидѣтельствовано въ установленномъ порядкѣ и найдено годнымъ. Парижская палата, рѣшеніемъ 27 ноября 1866 г., признала желѣзную дорогу отвѣтственною за послѣдствія этого несчастія. Въ соображеніяхъ своихъ, по этому дѣлу, палата говоритъ: перевозчикъ (voiturier) отвѣтствуетъ за ущербъ, причиненный ввѣреннымъ ему вещамъ. Этотъ принципъ еще съ большимъ основаніемъ (à plus fort raison)

---

[1]) См. Hahn, стр. 602, Экснеръ, стр. 59—67; Eger, изд. 1879 г. стр. 2—4, 123, 125, 129; изд. 1886 г. стр. 124; Handbuch Эндеманна, стр. 653; Endemann, Haftpflicht, etc., стр. 46, 47 и 55; его же d. Recht d. Eisenbahnen, т. 2, стр. 699; Demolombe, т. 1, № 548 и др.; Sainctelette, стр. 2[illegible], 28, 32, 33, 44 и др.—Какъ широко понимаетъ юриспруденція отвѣтственность желѣзной дороги за ущербъ, происшедшій изъ самаго предпріятія, видно изъ слѣдующаго: 9 января 1867 г. Парижская палата признала желѣзную дорогу отвѣтственною за то, что кондукторъ, крѣпко притворивъ дверь вагона, этимъ причинилъ рану пассажиру (Bedarride, № 447). Такой же случай встрѣтился и въ Англіи; англійскій судъ также присудилъ съ желѣзной дороги вознагражденіе (Simon, стр. 113).—Но слѣдуетъ замѣтить, что и при опредѣленіи *внѣшности* событія, какъ характеристической черты vis maior, необходимъ строгій критическій разборъ. Не думаю, чтобы и въ этомъ случаѣ слѣдовало бы пойти такъ далеко, какъ полагаетъ Экснеръ. Онъ, напр., относитъ ударъ, повлекшій за собою скоропостижную смерть машиниста, къ такъ называемымъ, внутреннимъ случаямъ, т. е. къ тѣмъ, которые исходятъ изъ самаго предпріятія (ib. стр. 64). Мнѣ кажется, что ударъ, какъ событіе, ничего общаго неимѣющее съ самымъ предпріятіемъ, не можетъ быть и отнесенъ къ внутреннимъ случаямъ. Это событіе внѣшнее, которое лишь *постигло* человѣка, принад-

примѣняется къ перевозкѣ людей, безопасность которыхъ должна быть ограждаема; раненный пассажиръ не обязанъ доказывать виновность желѣзной дороги; напротивъ, желѣзная дорога должна представить доказательства, которыя могли бы служить къ ея оправданію. Хотя, говоритъ палата, въ настоящемъ случаѣ, недостатки поврежденнаго колеса не проявлялись ни въ какихъ внѣщнихъ признакахъ и хотя бандажъ, по внѣшности, представлялся хорошо сфабрикованнымъ и былъ принятъ послѣ надлежащаго испытанія, тѣмъ не менѣе обстоятельство это не представляетъ собою событія force majeure, которое могло бы освободить желѣзную дорогу отъ отвѣтственности: несчастіе это имѣло своею дѣйствительною причиною недостатокъ матеріала, за который желѣзная дорога отвѣтствуетъ (demeure responsable; Bedarride т. 2, № 439).

Вообще французскіе суды признаютъ желѣзныя дороги отвѣтственными за несчастія, происшедшія отъ поврежденія рельсовъ, осей, локомотивовъ и проч. и отвергаютъ въ этихъ случаяхъ ссылку на force majeure (Bedarride, т. 2 № 525).

Бедарридъ говоритъ, по поводу приведеннаго рѣшенія парижской палаты, слѣдующее: недостатокъ матеріала не есть такое обстоятельство, котораго нельзя предвидѣть и которому невозможно противостоять. Болѣе тщательное изслѣдованіе непремѣнно открыло бы этотъ недостатокъ. Если, довѣряясь внѣшнему виду, желѣзная дорога приняла за хорошій матеріалъ, который оказался дурнымъ, если поставщикъ матеріала злоупотребилъ этимъ довѣріемъ, то кто долженъ нести ужасающія послѣдствія этого излишка довѣрія съ одной и недобросовѣстности съ другой стороны — если не желѣзная дорога? Законно, раціонально и справедливо-ли, чтобы

лежащаго къ самому предпріятію. Экснеръ приходитъ къ такимъ крайностямъ оттого, что задался неосуществимою и нежелательною цѣлью — устранить, при обсужденіи желѣзнодорожныхъ дѣлъ, убѣжденіе суда (которое онъ называетъ произволомъ). Но, при томъ необозримомъ разнообразіи случайностей, которымъ подвергаются желѣзнодорожныя предпріятія, свободное отношеніе суда къ фактической сторонѣ дѣла—безусловно необходимо, въ интересахъ правосудія. Иначе нельзя и ожидать правдиваго разрѣшенія дѣла.

послѣдствія эти обрушились на того, кто отъ этого пострадалъ и котораго ни въ чемъ нельзя упрекать? Если крушеніе поѣзда явилось послѣдствіемъ неудовлетворительности матеріала, то всѣ послѣдствія онаго должны пасть на желѣзную дорогу (№ 440).

Бедарридъ говоритъ, что, при сходѣ вагоновъ съ рельсовъ, признаніе событія force majeure не можетъ *почти* имѣть мѣсто (n'est guere admissible). Я, замѣчаетъ онъ, не утверждаю этого какъ нѣчто абсолютное. Но позволительно думать, что такое признаніе можетъ быть допущено лишь въ крайне рѣдкихъ случаяхъ (dans des cas extrêmement rares). Столкновеніе же поѣздовъ отнюдь не должно быть признаваемо событіемъ vis maior (pour la collision il ne saurait exister de force majeure), такъ какъ оно можетъ лишь явиться послѣдствіемъ грубой вины (faute lourde), небрежности (négligence) и неосмотрительности (imprudence) со стороны желѣзной дороги (№№ 437 и 441; ср. Sourdat, т. 2, стр. 284).

Желѣзнодорожный предприниматель, говоритъ Sourdat, предоставляетъ для нуждъ публики, не только (какъ всякій другой перевозчикъ) свой подвижной и личный составъ, но и самый путь, который онъ построилъ и долженъ содержать въ полной исправности. Онъ долженъ гарантировать публикѣ вполнѣ безопасное пользованіе всѣмъ его вещественнымъ составомъ; поэтому онъ и долженъ отвѣтствовать за всѣ несчастныя послѣдствія, которыя происходятъ отъ причинъ, кроющихся въ этомъ составѣ. Вмѣшательство государственной власти имѣетъ цѣлью ограждать безопасность пассажировъ и предупреждать несчастія, которыя могутъ произойти отъ неудовлетворительности перевозочныхъ средствъ и небрежности желѣзнодорожнаго управленія. Распоряженія правительства придаютъ лишь новую силу постановленіямъ гражданскаго права; но эти распоряженія и правительственный контроль отнюдь не имѣютъ въ виду ослабить отвѣтственность предпринимателя, покоющуюся на началахъ права. Поэтому предприниматель подлежитъ гражданской отвѣтственности за несчастія, происшедшія отъ причинъ, кроющихся въ подвижномъ и веществен-

номъ составѣ желѣзной дороги, несмотря на то, что эти орудія перевозки были свидѣтельствуемы правительственною властью и признаны годными для эксплоатаціи (т. 2, №№ 977 и 1058).

Alauzet говоритъ, что отвѣтственность транспортныхъ предпріятій за убытки, причиненные ими, при совершеніи своего промысла, не подчиняется общимъ правиламъ, указаннымъ въ art. 1382 C. N. Такъ, напр., желѣзнодорожныя общества отвѣтствуютъ предъ третьими лицами за пожары, причиненные угольями или искрами, вылетающими изъ локомотива [1]), хотя бы они доказали, что вполнѣ руководствовались мѣрами предосторожности, установленными надлежащею властью. Государство, никоимъ образомъ, не могло дать желѣзнымъ дорогамъ права причинять пожары въ имуществахъ стороннихъ лицъ, безъ вознагражденія. Государство, въ интересахъ общественныхъ, ограничилось лишь установленіемъ тѣхъ мѣръ предосторожности, которыя оно находитъ полезнымъ для того, чтобы уменьшить, по возможности, число несчастныхъ случаевъ [2]).

Къ этому вопросу вполнѣ примѣнимы соображенія, которыя Sainctelette (стр. 159 и 160) высказываетъ по поводу отвѣтственности хозяина за личный ущербъ, причиненный рабочимъ.

На рабочемъ, говоритъ онъ, законъ оставилъ тяжкія послѣдствія непреодолимой силы; на отвѣтственности же хозяевъ остаются послѣдствія тѣхъ несчастій, причины которыхъ неизвѣстны. Если наука (въ отношеніи техническихъ приспособленій) не высказала послѣдняго слова, то хозяину, а не рабочему нужно добиваться техническихъ усовершенствованій; если практика страдаетъ недостатками, то исправить ихъ долженъ тотъ, кто повелѣваетъ, а не тотъ, кто лишь исполняетъ даваемыя приказанія. Законъ сдѣлалъ стремленіе къ прогрессу необходимымъ тому, кто имѣетъ для этого силу

[1]) Тоже самое и по взгляду нѣмецкаго права, Stobbe, т. 3, стр. 381.
[2]) Alauzet, Commentaire du code commerce etc., 1879 г., т. 3, № 1111.

и возможность. Напрасно хозяинъ будетъ оправдываться тѣмъ, что дѣйствовалъ во всемъ согласно съ распоряженіями установленной власти. Власть не можетъ дѣйствовать во вредъ третьимъ лицамъ. Одобреніе администраціи должно быть принято на страхъ того, кто имъ пользуется, но не въ ущербъ и на счетъ третьихъ лицъ.—Въ другомъ мѣстѣ, говоря объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ, Saintelette (стр. 101) замѣчаетъ, что то обстоятельство, что желѣзная дорога исполнила всѣ обязанности, возлагаемыя на нее властью, еще не служитъ доказательствомъ тому, что она исполнила свою обязанность предъ пассажиромъ — ограждать его безопасность. Никто, замѣчаетъ онъ (стр. 8), не можетъ, даже пользуясь своимъ правомъ, посягнуть на право другаго.

Таковъ же взглядъ на этотъ вопросъ и нѣмецкой судебной практики и теоріи права.

Германскій имперскій судъ (Reichsgericht), рѣшеніемъ 30 іюня 1883 г., призналъ, что ломка обода одного колеса локомотива, вслѣдствіе мороза, не можетъ быть признана событіемъ vis maior.

Подъ высшею силою (höhere Gewalt), въ смыслѣ закона 7 іюня 1871 г., говоритъ имперскій судъ, слѣдуетъ разумѣть тоже самое, что законъ 3 ноября 1838 г. называетъ непредотвратимымъ внѣшнимъ случаемъ (unabwendbarer äusserer Zufall). Подъ этимъ выраженіемъ разумѣется такое случайное событіе, которое не находится въ связи съ объективными недостатками данной эксплоатаціи [1]) (mit obiectiwen Fehlern des betreffenden Betriebes), событіе, которое проявилось извнѣ и причинило ущербъ, независимо отъ таковыхъ недостатковъ. Возможно, что отвѣтчику нисколько не можетъ быть поставлена въ вину (kein Verschulden zur Last gelegt werden kann) причина ломки обода колеса, что она произошла по непредотвратимому случаю. Но это—случайность не внѣшняя, т. е. не за-

---

[1]) Подъ объктивными называются такіе недостатки, которые оказались безъ видимой вины съ чьей-либо стороны.

висящая отъ объективныхъ (происшедшихъ не по винѣ) недостатковъ эксплоатаціи (Betriebsfehlern; Eger, изд. 1886 г., стр. 124 — 125).

Точно также имперскій судъ, рѣшеніемъ 29 марта 1884 года, призналъ, что ущербъ, причиненный служащему, выбрасываемою изъ локомотива, угольною пылью, не можетъ быть признанъ происшедшимъ отъ событія vis maior.

Апелляціонная инстанція (Berufungsgericht), говоритъ имперскій судъ, правильно признала, что если даже технически невозможно ограждать желѣзнодорожную прислугу отъ дѣйствія угольной пыли, то это событіе все-таки не можетъ быть признано происшедшимъ отъ высшей силы (höhere Gewalt). Опредѣлимъ ли вообще шире или тѣснѣе предѣлы понятія высшей силы, — оно никогда не можетъ быть примѣнимо въ тѣхъ случаяхъ, когда несчастіе является непосредственнымъ послѣдствіемъ обычной эксплоатаціи [1]). На самомъ дѣлѣ, отвѣтчикъ возражаетъ только, что выбрасываніе значительной массы угольной пыли является естественнымъ послѣдствіемъ желѣзнодорожной эксплоатаціи. Поэтому-то онъ и долженъ отвѣтствовать за происшедшій ущербъ, если только онъ не вызванъ собственною виною пострадавшаго. То обстоятельство, что частички угольной пыли не всегда производятъ вредное дѣйствіе на, находящуюся у локомотива, прислугу, и причиняетъ ущербъ, подобный настоящему, только въ исключительныхъ случаяхъ и что, вслѣдствіе этого, подобное событіе слѣдуетъ признать несчастною случайностью — обстоятельство это не можетъ служить основаніемъ къ признанію причины, вызвавшей настоящій ущербъ, высшею силою (höhere Gewalt). Эта исключительность дѣйствія эксплоатаціи (Betriebsäusserung), которое, въ громадномъ большинствѣ случаевъ, остается безвреднымъ, но можетъ, въ отдѣльномъ случаѣ, причинить вредъ, помимо всякаго отдаленнаго непредвидѣннаго событія — вы-

---

[1]) Immer muss derselbe (der Begriff höhere Gewalt) bei der Haftung eines Eisenbahntriebes — Unternehmers dann ausgeschlossen bleiben, wenn der Unfall die unmittelbare Folge des régelmässigen Betriebs gewesen ist.

текаетъ изъ существа той опасности, которая падаетъ на отвѣтственность предпринимателя (liegt im Wesen der Gefahr, welche der Betriebsunternehmer zu tragen hat; Eger, изд. 1886 г., стр. 125—126).

Для того, чтобы смыслъ этого рѣшенія сталъ болѣе понятнымъ, слѣдуетъ припомнить выраженіе вышеприведеннаго § 25 прусскаго закона 3 ноября 1838 г., что „опасныя свойства предпріятія не могутъ быть разсматриваемы какъ случайность, освобождающая желѣзныя дороги отъ отвѣтственности“.

Желѣзнодорожный предприниматель, говоритъ Вестеркампфъ, отвѣтствуетъ за свой матеріалъ; несчастія, происшедшія отъ недостатковъ матеріала—рельсовъ, локомотивовъ, вагоновъ, мостовъ и пр., не могутъ быть отнесены къ событіямъ высшей силы (höhere Gevalt). Виновность желѣзнодорожной администраціи не имѣетъ тутъ значенія (auf Verschulden der Bahnverwaltung kommt hierbei nicht an). Желѣзная дорога остается отвѣтственною даже тогда, когда всѣ предписанія желѣзнодорожнаго полицейскаго регламента были въ точности исполнены и когда недостатокъ матеріала не былъ обнаруженъ, несмотря на самое тщательное изслѣдованіе [1]).

Желѣзная дорога, говоритъ Эндеманъ (Haftpflicht и пр., стр. 16), освобождается отъ отвѣтственности за смерть и увѣчье, происшедшія вслѣдствіе непреодолимой силы и по собственной винѣ пострадавшаго, не потому, что въ этихъ случаяхъ устраняется предположеніе объ ея винѣ, а потому, что причиною несчастія тогда является не эксплоатація (Betrieb), *за послѣдствія которой она должна отвѣтствовать* (für dessen Folgen gehaftet werden muss), а событіе, находящееся внѣ ея сферы.

Особенно важно для характеристики юридической отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ, говоритъ Эндеманнъ въ другомъ мѣстѣ (das Recht der Eisenbahnen, § 135, стр. 700 и 701),

---

[1]) Auch wenn alle Vorschriften des Bahnpolizeireglements auf das Genauuste beachtet sind, auch wenn der Mangel, ungeachtet sorgfällstigster Revision, nicht hervorgetreten ist, bleibt sie (die Eisenbahn) verhaftet (Handbuch, изд. Эндеманномъ, т. 3, стр. 653; ср. Экснера, стр. 63—64).

то, что, независимо отъ моментовъ, освобождающихъ ее отъ отвѣтственности [1]), ближайшая причина, вызвавшая, при эксплоатаціи, смерть и увѣчье, *не имѣетъ значенія*. Произошли ли смерть и увѣчье отъ собственныхъ дѣйствій или отъ бездѣйствія предпринимателя, отъ дѣйствій его служащихъ или другихъ лицъ (пассажировъ или иныхъ третьихъ лицъ), имѣла ли мѣсто, съ чьей либо стороны, вина или нѣтъ—все это вполнѣ безразлично. Достаточно, что несчастіе (der Unfall) произошло при эксплоатаціи (bei dem Betriebe). Поэтому эта отвѣтственность является *основанною на законѣ* (подчеркнуто въ подлинникѣ). Основаніе этой строгой отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ лежитъ въ особенной опасности, связанной съ желѣзнодорожнымъ дѣломъ, которая обязываетъ предпринимателя сдѣлать всѣ тѣ приспособленія, которыя необходимы *для* того, чтобы, при эксплоатаціи, не случалось несчастій съ людьми. Если же подобное несчастіе случается, то справедливо чтобы отвѣтственность за оное пала на предпринимателя, за исключеніемъ лишь случаевъ, точно указанныхъ въ законѣ.

Эгеръ (стр. 125) говоритъ, что предприниматель, по началамъ receptum, *безусловно* (unbedingt) отвѣтствуетъ за безукоризненность функцій (fehlerfreie Functionen) органовъ его предпріятія (людей и вещей). Если несчастіе произошло отъ причинъ, кроющихся въ самомъ предпріятіи, то судьѣ нѣтъ надобности входить въ обсужденіе вопроса о томъ, произошло ли оно по причинамъ, которыхъ нельзя было предотвратить. Отправленія служащихъ и средствъ эксплоатаціи (Betriebsmittel) находятся въ столь тѣсной связи съ собственными дѣйствіями предпринимателя, что, съ юридической точки зрѣнія, предприниматель, его служащіе и орудія эксплоатаціи и, вообще, всѣ органы предпріятія, считаются однимъ нераздѣльнымъ цѣлымъ. Отправленія всѣхъ этихъ органовъ равнозначущи собственнымъ дѣйствіямъ предпринимателя.

При обсужденіи въ германскомъ парламентѣ проекта закона 7 іюня 1871 г., солидный юристъ, докторъ Беръ,

[1]) Т. е. непреодолимая сила и собственная вина пострадавшаго.

сказалъ: всѣ согласны съ тѣмъ (sei man darüber einverstanden gewesen), что, по смыслу прусскаго желѣзнодорожнаго закона, желѣзная дорога *безусловно* (unbedingt) отвѣтствуетъ за, такъ называемый, внутренній случай (innerer Zufall), причина котораго кроется въ личномъ составѣ и матеріалѣ желѣзныхъ дорогъ. Такъ, когда несчастіе произошло отъ того, что сломалась ось, повреждена была машина или рушилось желѣзнодорожное строеніе (Eger, изд. 1879 г., стр. 115).

Выше мною былъ приведенъ взглядъ англійскаго судьи на несчастье, происшедшее отъ взрыва пароваго котла локомотива. Желѣзная дорога признана отвѣтственною, несмотря на то, что она доказывала, что локомотивъ былъ лучшаго качества и подвергся установленному изслѣдованію [1]).

Такой же взлядъ на отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за внутренній случай, съ большою ясностію, высказанъ и въ соображеніяхъ государственнаго совѣта по поводу проекта п. 2, ст. 683 ч, 1 т. X (по прод. 1879 г.). Коммисія, разрабатывавшая ст. 683 ч. 1 т. X (по прод. 1879 г.), предложила п. 2 этой статьи изложить слѣдующимъ образомъ: предприниматели освобождаются отъ обязанности вознаграждать потерпѣвшаго въ тѣхъ случаяхъ, когда докажутъ, что несчастіе причинено воздѣйствіемъ непреодолимой силы, или не по винѣ ихъ агентовъ, *или не отъ неисправности подвижнаго состава.*—Государственный совѣтъ (въ соединенныхъ департаментахъ законовъ, гражданскихъ и духовныхъ дѣлъ) высказалъ, по этому поводу, слѣдующее: Находя первыя два обстоятетельства вполнѣ уважительными, департаменты считаютъ неудобнымъ допускать, со стороны предпринимателей, представленіе доказательствъ того, что несчастіе произошло

---

[1]) Послѣ всего вышеизложеннаго, станетъ понятною вся легковѣсность соображеній Жакмена (Jacqmin, des obligations et de la Résponsabilité des compagnies des chemins de fer etc.), который увѣряетъ (стр. 80—82, 84 и 153), что если желѣзная дорога доказала, что она невиновна въ случившемся несчатіи. то этимъ она доказала существованіе force majeure. Соображенія эти являются послѣдствіемъ того, что французскіе юристы не уяснили себѣ различія между vis maior и случаемъ (casus), въ тѣсномъ смыслѣ.

не отъ послѣдней изъ указанныхъ причинъ. Пользуясь этимъ правомъ, при недоступности для частныхъ лицъ и даже для суда ближайшихъ техническихъ изслѣдованій бывшаго въ поѣздѣ подвижнаго состава, желѣзнодорожные предприниматели легко могли бы освобождаться отъ уплаты вознагражденія въ такихъ случаяхъ, гдѣ оно представлялось бы вполнѣ справедливымъ. Вслѣдствіе сего и принимая во вниманіе, что въ прусскомъ законѣ 25 іюня 1871 г. и въ новѣйшемъ швейцарскомъ союзномъ законѣ 1 іюля 1875 г. исправность подвижнаго состава не признается за обстоятельство, освобождающее желѣзнодорожныя предпріятія отъ гражданской отвѣтственности за происходящія на нихъ несчастія, департаменты не признаютъ умѣстнымъ допускать это оправданіе и въ нашемъ законодательствѣ [1]).

Въ нашей желѣзнодорожной практикѣ встрѣтился слѣдующій случай: 29 ноября 1878 года на ростово-владикавказской желѣзной дорогѣ произошло крушеніе

[1]) Печатная записка журнала государственнаго совѣта 30 апрѣля 1877 г., стр. 6.—Впослѣдствіи эти раціональныя соображенія были измѣнены слѣдующимъ образомъ: Находя приведенныя обстоятельства вполнѣ уважительными, департаменты считаютъ однако излишнимъ упоминать особо о томъ, что отсутствіе неисправности подвижнаго состава служитъ оправданіемъ для предпринимателя. Наблюденіе за благонадежностію желѣзнодорожныхъ принадлежностей, необходимою для безопасности движенія, несомнѣнно входитъ въ кругъ обязанностей, служащихъ на этихъ дорогахъ, лицъ. Посему неисправность подвижнаго состава, свидѣтельствуя о неисполненіи этихъ обязанностей, прямо относится къ винѣ подлежащихъ агентовъ, при существованіи которой предприниматель, согласно проектированному правилу, не можетъ быть освобожденъ отъ гражданской отвѣтственности за послѣдствія несчастнаго случая. Вслѣдствіе сего и принимая во вниманіе, что въ новѣйшихъ по этому предмету иностранныхъ законодательствахъ, именно прусскомъ законѣ 25 іюня 1871 г. и швейцарскомъ союзномъ законѣ 1 іюля 1875 г., исправность бывшаго въ поѣздѣ подвижнаго состава не показана въ числѣ причинъ, устраняющихъ обязанность предпринимателя вознаграждать потерпѣвшихъ вредъ, при эксплоатаціи желѣзной дороги, департаменты признаютъ удобнѣйшимъ выраженіе: „или не отъ неисправности подвижнаго состава" исключить. (Печатная записка журнала государственнаго совѣта 30 апрѣля и 15 октября 1877 г., № 63, стр. 6). Послѣ всего вышеизложеннаго становится понятнымъ, что первоначальныя соображенія государственнаго совѣта, изложенныя въ текстѣ, въ которыхъ прямо выражена мысль объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ

поѣзда, причемъ, въ числѣ другихъ пострадавшихъ, причинено серьезное повреждеціе доктору Гетцу. Оказалось, что крушеніе поѣзда произошло отъ того, что лопнулъ стальной рельсъ. По возникшему, вслѣдствіе иска Гетца, дѣлу, общество ростово-владикавказской желѣзной дороги доказало, что рельсы изслѣдуются правительственною коммисіею, которая руководствуется при этомъ всѣми, извѣстными въ наукѣ, техническими пріемами. Окружный судъ вполнѣ удовлетворилъ исковыя требованія Гетца; палата отказала ему въ значительной части иска, присудивъ лишь часть исковыхъ требованій. Сенатъ разъяснилъ, что потерпѣвшій имѣетъ право на вознагражденіе всего, понесеннаго имъ, вреда (кассац. рѣш. 1882 г., № 93).

Послѣ всего изложеннаго, правильность взгляда суда и сената—внѣ всякаго сомнѣнія.

Вообще слѣдуетъ замѣтить, что наша практика, повидимому, сознаетъ необходимость признанія желѣзной дороги безусловно отвѣтственною за объективные недостатки желѣзнодорожнаго матеріала, хотя высказываетъ этотъ взглядъ въ робкой и весьма неточной формѣ. Въ рѣшеніи по дѣлу фонъ-Таубе съ главнымъ обществомъ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ (касс. рѣш. 1883 г., № 6), с.-п.-бургская судебная палата говоритъ, что освобожденіе уголовнымъ судомъ агентовъ желѣзной дороги отъ отвѣтственности „не исключаетъ гражданской отвѣтственности управленія *за недостаточность общаго на желѣзной дорогѣ устройства безопаснаго прослѣдованія поѣздовъ* и за непринятіе своевременно мѣръ предупрежденія отъ столкновенія, если только имъ не доказано будетъ воздѣйствія непреодолимой силы“.

Замѣчательный случай vis maior имѣлъ мѣсто въ Австріи:

за внутренній случай, съ точки зрѣнія теоретической, гораздо выше и раціональнѣе, этихъ послѣдующихъ соображеній, въ которыхъ отвѣтственность эта мотивируется предполагаемою виною желѣзнодорожныхъ агентовъ. Впрочемъ и въ этихъ послѣднихъ соображеніяхъ достаточно ясно проведена идея объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за внутренній случай.

28 ноября 1884 г., въ 5 час. утра, поѣздъ, шедшій изъ Вѣны на станцію Эденбургъ, былъ, внезапнымъ порывомъ сильной бури, разорванъ по поламъ и сброшенъ съ насыпи (Осецкій, „Смерть и увѣчье", стр. 120, прим.). Подобный же случай имѣлъ недавно мѣсто и у насъ. Въ 3 часа 15 минутъ ночи съ 10 на 11 іюня 1886 г., на елисаветградской вѣтви, въ нѣсколькихъ саженяхъ отъ станціи Новоукраинки, внезапно поднявшимся сильнѣйшимъ ураганомъ опрокинуто 19 вагоновъ подходившаго къ станціи товарнаго поѣзда, которые оторвались отъ поѣзда и остались на пути; паровозъ же съ двумя гружеными вагонами благополучно прибыли на станцію. („Новое Время", 1886 г., № 3400).

Нечего говорить, что въ подобныхъ случаяхъ желѣзная дорога свободна отъ отвѣтственности.

Я сказалъ, что подъ vis maior разумѣются не только явленія природы, но и дѣйствія человѣка. Типическій примѣръ событія vis maior, которое производится человѣческими дѣйствіями—война (Sourdat, т. 2, № 299; ст. 1988, 1 ч. X т., п. п. 1—5). Послѣдняя франко-прусская война породила, во франціи, много процессовъ, въ которыхъ фигурировало понятіе vis maior. Нѣкоторыя изъ этихъ случаевъ считаю полезнымъ привести въ послѣдующемъ изложеніи [1].

Желѣзнодорожная станція Руанъ (Rouen) подверглась разграбленію нѣмецкихъ войскъ. Французскій кассаціонный судъ призналъ желѣзную дорогу свободною отъ отвѣтственности за ввѣренный ей и разграбленный товаръ (Bedarride, № 549; Лоранъ, т. 25, № 524). Точно также французскій судъ призналъ, что желѣзная дорога, которая, по случаю войны, лишена была возможности доставить товаръ въ мѣсто назначенія и должна была привести его обратно въ мѣсто

[1]) Въ виду того, что понятіе vis maior, которое имѣетъ значеніе и внѣ желѣзнодорожнаго права, почти не выяснено въ нашей литературѣ, считаю полезнымъ, для нагляднаго, практическаго ознакомленія съ этимъ понятіемъ, привести нѣкоторые случаи и положенія и неимѣющіе прямаго отношенія къ желѣзнымъ дорогамъ.

отправленія, имѣетъ право на полученіе провозной платы (Alauzet, т. 3, № 1116, стр. 417; Sourdat, т. 2, № 1090).

И революція — событіе vis maior [1]). Послѣ февральской революціи прекратили свое дѣйствіе договоры, заключенные поставщиками съ бывшимъ французскимъ королевскимъ дворомъ. Судъ отказалъ поставщикамъ въ искѣ объ убыткахъ, понесенныхъ ими вслѣдствіе прекращенія этихъ договоровъ, потому что прекращеніе это послѣдовало вслѣдствіе событія force majeure, уничтожившаго liste civile (Лоранъ, т. 16, № 261 и 271).

Кромѣ явленій природы и насильственныхъ дѣйствій людей, значеніе vis maior признается и за постановленіями закона и распоряженіями установленныхъ властей (faits du prince) [2]). Эти послѣднія обладаютъ всѣми тѣми особенностями, которыя составляютъ характеристичечкія черты vis maior: закону и распоряженію власти нельзя оказывать сопротивленіе; имъ нужно подчиняться (cui resisti non potest). Явленія пригоды и насильственныя дѣйствія оказываютъ принужденіе физическое; давленіе, производимое закономъ и властію, свойства болѣе моральнаго; но и оно, въ случаѣ сопротивленія, можетъ быть сопровождаемо чисто физическимъ принужденіемъ. — Во время франко-прусской войны были, по распоряженію французскаго военнаго министра, очищены, съ большою поспѣшностію, нѣкоторыя станціи французскихъ желѣзныхъ дорогъ, вслѣдствіе чего пропали, принятые желѣзною дорогою для отправки, товары. Судебныя мѣста признали, что пропажа товаровъ послѣдовала вслѣдствіе событія force majeure и освободили желѣзныя дороги отъ отвѣтственности (Бедарридъ, т. 2, №№ 546

---

[1]) См Экснера, стр. 79; Лоранъ, т. 16, № 261 и 271.

[2]) Экснеръ, стр. 79; Simon, стр. 42; Demolombe, т. 1, № 555; Лоранъ, т. 16 №№ 260 и послѣд. По п. 5 ст. 1988 1 ч. X т., къ причинамъ, освобождающимъ отъ отвѣтственности и самаго исполненія договора, отнесено „такое распоряженіе правительства, по военнымъ или инымъ обстоятельствамъ послѣдовавшее, которое именно воспрепятствуетъ исполнить обязательство въ томъ самомъ мѣстѣ“.

и 547).—Во время осады Парижа были, по распоряженію администраціи, закрыты всѣ парижскіе театры; директору итальянскаго театра, въ Парижѣ, было предписано полиціею убрать изъ театра костюмы, декораціи и вообще всѣ его принадлежности. Судъ призналъ, что за все время, когда театръ бездѣйствовалъ, директоръ не обязанъ платить аренду, такъ какъ бездѣйствіе его было вызвано событіемъ orce majeure (Лоранъ, т. 16,№ 260).—Иностранецъ, проживавшій въ Парижѣ, долженъ былъ 30 сентября 1870 г. сдѣлать заявленіе объ отказѣ отъ дальнѣйшаго найма квартиры. 11 сентября ему предписано было покинуть Парижъ. Вслѣдствіе послѣдовавшей осады Парижа, онъ лишенъ былъ возможности сдѣлать своевременно это заявленіе. Судъ призналъ, что отказъ, сдѣланный имъ лишь 30 Марта 1871 г., долженъ быть признанъ дѣйствительнымъ.—Или вотъ случай, когда значеніе force majeure было признано за закономъ: когда бывшая Папская область была присоединена къ Италіи, то общество желѣзной дороги той области было подчинено налогу, существующему на движимость въ Италіи. Вслѣдствіе этого, общество первоначально пріостановило погашеніе своихъ облигацій посредствомъ тиража, а затѣмъ заявило, что можетъ оплачивать купоны по своимъ облигаціямъ, подписаннымъ во Франціи, лишь въ уменьшенномъ размѣрѣ, т. е. за вычетомъ, соразмѣрнымъ суммѣ налога. Судъ призналъ подчиненіе общества этому налогу событіемъ force majeure, послѣдствія котораго должны пасть на кредиторовъ общества въ одинаковой мѣрѣ, какъ и на самое общество (Лоранъ, т. 16, № 274).

Когда возникаетъ вопросъ о событіи vis maior, то мало доказать наступленіе самаго событія. Необходимо еще доказать тѣсную причинную связь (Causalzusammenhang) этого событія съ случившимся несчастіемъ; необходимо, именно, доказать, что событіе vis maior было единственною причиною случившагося несчастія. Кромѣ того нужно доказать, что сдѣланы были всѣ тѣ приспособленія, которыя могли бы противодѣйствовать разрушительной силѣ случайности (напр.

громоотводы и проч.). Если окажется, что вредныя послѣдствія случайности наступили потому, что со стороны желѣзной дороги проявилась вина, упущеніе или неосторожность, то желѣзная дорога будетъ подлежать отвѣтственности за эти послѣдствія. Въ этомъ случаѣ причиною несчастія окажется не явленіе vis maior, а вина и небрежность желѣзной дороги (casus mixtus) [1].

Представимъ примѣры:

14 января 1872 г. на одной изъ французскихъ желѣзныхъ дорогъ сильнымъ напоромъ воды былъ снесенъ мостъ; слѣдовавшій за симъ поѣздъ полетѣлъ въ рѣку и машинистъ былъ убитъ. По дѣлу, возникшему по иску вдовы убитаго, судъ констатировалъ тотъ фактъ, что несчастіе могло бы быть предупреждено немедленнымъ увѣдомленіемъ начальника станціи о разрушеніи моста (Bedarride, т. 2, № 449). Очевидно, если и признать, что поврежденіе моста произошло вслѣдствіе событія force majeure, то и тогда желѣзная дорога должна была бы подлежать отвѣтственности за ущербъ, такъ какъ непосредственною причиною несчастія служило не событіе vis maior (напоръ воды, уничтожившій мостъ), а упущеніе со стороны желѣзной дороги. Такъ и поступилъ въ данномъ случаѣ французскій судъ.— 27 сентября 1866 г. на желѣзнодорожную станцію, во Франціи, былъ привезенъ ящикъ съ пьянино; 28 сентября ящикъ былъ унесенъ наступившимъ наводненіемъ. Наводненіе—явленіе force majeure [2]. Кассаціонный судъ призналъ желѣзную до-

---

[1]) Sed propter maiorem vim maioresque casus non tenetur, si modo non ipsius culpa is casus intervenerit (Inst., L. 2, t. 14, § 2). Ср. C. N. art. 1807 и 1808; см. Экснера, стр. 78—82; Handbuch etc. стр. 650—655; Бринца, стр. 273; Marcadé, т. 6, стр. 553; Lyon Caen et Renault, т. 1, № 886; Demolombe, т. 1, № 560, т. 5, №№ 764 и 766; Sourdat, т 1, № 648, т. 2, №№ 964, 999, 1001 и 1058 bis (стр. 287).

[2]) См. Экснера, стр. 72. О замѣчательномъ случаѣ, бывшаго у насъ, наводненія, имѣющаго всѣ характеристическіе признаки vis maior, сообщено было недавно въ газетахъ: 19 іюля 1886 г. надъ г. Рыльскомъ (Курск. губ.), разразилась сильная гроза съ страшнымъ ливнемъ; рѣка Дублянка, на которой расположенъ Рыльскъ, вышла изъ береговъ, затопивъ прибрежные дома жителей первой части г. Рыльска. Вода прибывала на столько быстро, что

рогу отвѣтственною за этотъ ущербъ, оттого, что она не отправила ящика по назначенію, въ день его прибытія, и не приняла надлежащихъ мѣръ къ огражденію ящика отъ опасности [1]).—Наниматель помѣщенія въ Парижѣ долженъ былъ заявить отказъ отъ дальнѣйшаго найма 31 декабря 1870 г. Заявленіе это сдѣлано имъ лишь 24 марта 1871 г. Наниматель просилъ судъ признать это заявленіе дѣйствительнымъ, такъ какъ онъ былъ лишенъ возможности сдѣлать это въ срокъ, par une cause de force majeure — осады Парижа. Судъ призналъ, что наниматель, оставивъ добровольно Парижъ въ сентябрѣ мѣсяцѣ 1870 г., когда ему возможно было предвидѣть, что онъ, въ теченіи болѣе или менѣе продолжительнаго времени, будетъ лишенъ возможности сообщенія съ этимъ городомъ, долженъ былъ заранѣе заявить объ отказѣ отъ найма квартиры; поэтому призналъ его отвѣтственнымъ за послѣдствія несвоевременнаго заявленія (Laurent, т. 16, № 269).

Пожаръ, происшедшій отъ молніи — vis maior. Но же-

многіе жители не успѣли ничего спасти изъ своего имущества. Всего затоплено 134 дома; во многихъ изъ этихъ домовъ размыты печи, взломаны полы, разрушены фундаменты. Въ самомъ городѣ Рыльскѣ и его окрестностяхъ затоплены всѣ огороды, бахчи, сараи, снесено водою много заборовъ и три городскихъ моста. Другіе три моста на столько повреждены, что потребуютъ капитальнаго ремонта. Убытокъ громадный. („Новое Время“, 29 іюня 1886 г. № 3449).

[1]) Но полагаю, что если будетъ доказано, что вещь пострадала бы отъ наводненія и въ томъ случаѣ, еслибъ находилась въ обладаніи ея владѣльца (напримѣръ, если наводненіе распространилось и въ мѣстѣ жительства послѣдняго), то желѣзная дорога не будетъ подлежать отвѣтственности. Желѣзная дорога обязана вознаградить лицо за дѣйствительно понесенные имъ, по ея винѣ или упущенію, убытки. Въ настоящемъ же случаѣ, убытки были бы имъ понесены и помимо желѣзной дороги. Связь этихъ убытковъ съ желѣзною дорогою не существенная, а чисто случайная. Въ строгомъ смыслѣ, причина убытковъ не упущеніе желѣзной дороги, а наводненіе, которое причинило бы тѣ же убытки и помимо желѣзной дороги. Въ этомъ случаѣ вознаградить владѣльца значило бы дать ему то, чего бы онъ, ни въ какомъ случаѣ, не имѣлъ, т. е. не вознаградить, а обогатить его. Nemo cum damno alterius locupletiori fieri potest. (Ср. С. N, art. 1302, п. 2, и Demolombe, т. 5, №№ 773 и 774).

лѣзная дорога будетъ подлежать отвѣтственности за сгорѣвшій отъ такого пожара товаръ, если онъ могъ быть сданъ по назначенію до пожара и остался на станціи по винѣ или небрежности желѣзной дороги. Напротивъ, желѣзная дорога не будетъ отвѣтствовать за товаръ, сгорѣвшій отъ пожара, признаваемаго простымъ случаемъ (casus), если окажется, что онъ могъ быть принятъ до пожара и остался на станціи лишь по винѣ лица, которое должно было его принять: въ послѣднемъ случаѣ, непосредственною причиною убытка былъ не пожаръ, а небрежность этого лица [1]).

Примѣръ событія vis maior, которое, по всѣмъ вѣроятіямъ, сопровождалось упущеніемъ, а можетъ быть и виною, представляетъ собою катастрофа, которая случилась 3 іюля 1886 г. въ Петербургѣ, на Пескахъ. Несчастіе это, какъ извѣстно, заключалось въ слѣдующемъ: содержатель желѣзнаго двора, Ляпинъ, пріобрѣлъ отъ тряпичника Яковлева желѣзо, которое было привезено на четырехъ подводахъ. Среди этого желѣза были двѣ бомбы аршинной величины (для береговыхъ крѣпостныхъ орудій). Когда рабочіе стали сваливать съ подводъ желѣзо, то бомбу, оказавшуюся заряженною, взорвало, отчего 15 человѣкъ было убито и повреждено нѣсколько зданій („Новое Время", 4 іюля 1886 г., № 3715). Дѣло это не изслѣдовано и мы не считаемъ себя вправѣ судить о юридическомъ характерѣ его. Можно лишь сказать, что лица, по винѣ или упущенію которыхъ произошла эта катастрофа, должны отвѣтствовать за причиненный ею ущербъ [1]).

---

[1]) Ср. Bedarride, №№ 536, 537 и 539; Лорана, т. 25, № 523 и Demolombe т. 5, № 772.

[1]) Въ іюлѣ же 1886 г. случилось еще слѣдующее событіе vis maior, которое, судя по сообщеніямъ газетъ, также сопровождалось, съ чьей либо стороны, упущеніемъ: 21 іюля на артиллерійскомъ полигонѣ въ г. Владикавказѣ, во время практической стрѣльбы изъ орудій, произошелъ взрывъ орудійнаго снаряда, въ моментъ вкладыванія его въ орудіе. Осколками разорвавшагося снаряда раздробило двумъ рядовымъ, изъ орудійной прислуги, локтевыя кости и кисти рукъ, а также обожгло лица и глаза; одного изъ рядовыхъ осколкомъ ранило въ бокъ; другимъ двумъ, также какъ и первымъ, обожгло лица и глаза. Кромѣ того пострадали еще три лица, хотя и незначительно.

Случай нѣсколько сходный съ этимъ встрѣтился и въ Англіи. Англійскій лордъ отдалъ на заводъ разбить на двѣ части, привезенную имъ изъ Египта, бомбу. Бомбу, оказавшуюся, вопреки ожиданію, заряженною, взорвало, причемъ былъ раненъ работавшій надъ нею мастеръ. Хозяева завода были признаны обязанными вознаградить его за убытки (Saіnctelette, стр. 155, примѣч. 1).

Изъ того, что между событіемъ vis maior и случившимся несчастіемъ должна существовать внутренняя причинная связь, слѣдуетъ, что, съ момента прекращенія событія vis maior, немедленно наступаетъ отвѣтственность желѣзной дороги. 7 іюля 1870 года были сданы французской желѣзной дорогѣ, для отправки въ Бельгію, 119 тюковъ шерсти. По случаю замѣшательствъ военнаго времени, замедлилась доставка этого товара по назначенію. Судъ, признавъ, что причиною замедленія служило событіе vis maior, въ тоже время, присудилъ съ желѣзной дороги убытки за несвоевременную доставку одной части этой шерсти, оттого, что желѣзная дорога, немедленно послѣ окончанія войны, не приняла надлежащихъ мѣръ къ своевременной доставкѣ этой части по назначенію (Bedarride, т. 2, № 550).

Событіе vis maior можетъ служить основаніемъ къ освобожденію лица отъ обязанности въ томъ лишь случаѣ, когда оно дѣлаетъ невозможнымъ ея исполненіе, но не тогда, когда оно лишь затрудняетъ ея выполненіе [1]). Когда событіе

По сообщенію газетъ, несчастіе случилось отъ неправильнаго устройства зажигательнаго механизма въ снарядѣ, вслѣдствіе котораго довольно было самаго незначительнаго толчка, чтобы снарядъ разорвало („Новое Время“, 31 іюля 1886 г., № 3749).

[1]) Demolombe говоритъ: лицо можетъ быть освобождено отъ обязанности въ томъ только случаѣ, когда она оказывается вообще невыполнимою; но должникъ не можетъ быть свободнымъ отъ такой обязанности, которой выполненіе оказалось бы возможнымъ для другихъ. Кредиторъ не долженъ страдать отъ того, что должникъ взялъ на себя выполненіе несоотвѣтствующей ему обязанности. Если признать, что должникъ, взявшій на себя рискованную обязанность, можетъ ссылаться на то, что выполненіе ея для него невозможно, то нельзя будетъ ни на что расчитывать въ обязательственныхъ отношеніяхъ (т. 1, № 549; см. т. 5, № 787). Въ этомъ же смыслѣ высказывается и Saіnctelette: пусть, говоритъ онъ, должникъ строго обдумываетъ

force majeure сильно затрудняетъ выполненіе обязанности, французскіе суды, не освобождая лица отъ отвѣтственности, иногда смягчаютъ ее.—Купецъ былъ вынужденъ, по случаю военнаго времени, сократить свое производство; поэтому онъ удалилъ прикащика. Судъ призналъ купца обязаннымъ заплатить прикащику жалованье за недожитое время, но въ уменьшенномъ, противу условія, размѣрѣ.—Фабрикантъ, обязавшійся, въ маѣ и августѣ 1870 г., поставить извѣстное количество мануфактурныхъ товаровъ, просилъ признать его свободнымъ отъ этой обязанности, въ виду того, что мѣсто, гдѣ находится его фабрика, было занято непріятелемъ. Судъ нашелъ, что фабрикантъ долженъ былъ предвидѣть это обстоятельство, что нашествіе непріятеля могло лишь затруднить продолженіе его фабричнаго производства, а не послужить причиною къ совершенному его прекращенію; поэтому призналъ его отвѣтственнымъ, хотя въ уменьшенномъ размѣрѣ (Лоранъ, т. 16, № 272).

Это начало справедливости, которое напоминаетъ собою положеніе нашего обычнаго права „грѣхъ по поламъ“, въ крайне спорныхъ, критическихъ случаяхъ, несомнѣнно больше удовлетворяетъ нашему правосознанію, чѣмъ, господствующее у насъ, жесткое, прямолинейное правило (произведеніе римскаго права), которое можетъ быть выражено словами *„все или ничего“* и которое иногда, на практикѣ, приводитъ къ большой несправедливости. Но съ этимъ началомъ справедливости нужно обходиться съ величайшею осторожностью. Къ нему можно прибѣгнуть лишь въ исключительныхъ, крайне спорныхъ и затруднительныхъ, случаяхъ. Иначе пострадаетъ прочность договорныхъ отношеній, составляющихъ одну изъ самыхъ капитальныхъ основъ общежитія.

обязанности, которыя онъ принимаетъ на себя и не беретъ на себя отвѣтственности свыше силъ. Если, увлекаясь духомъ спекуляціи, лицо беретъ на себя непосильную обязанность, то пусть отвѣтствуетъ за послѣдствія своихъ рискованныхъ дѣйствій (стр. 33).

IX.

Отвѣтственность за ущербъ, происшедшій по обоюдной винѣ пострадавшаго и желѣзной дороги.

Кромѣ событія vis maior, желѣзная дорога свободна отъ отвѣтственности, когда ущербъ произошелъ по собственной винѣ пострадавшаго. Причина тому слишкомъ очевидна и не требуетъ объясненія: quod quis ex culpa sua damnum sentit non intelligitur damnum sentire (кто понесъ ущербъ по собственной винѣ, считается непонесшимъ ущерба).

Если ущербъ произошолъ по обоюдной винѣ желѣзной дороги и пострадавшаго, то разрѣшеніе вопроса объ отвѣтственности желѣзной дороги будетъ зависѣть отъ индивидуальныхъ обстоятельствъ дѣла. Во многомъ исходъ дѣла будетъ зависѣть отъ того, чья вина или неосторожность была преобладающая [1]).

Въ art. 51 швейцарскаго кодекса объ обязательствахъ сказано: если ущербъ произошолъ по обоюдной винѣ лица причинившаго ущербъ и пострадавшаго, то судъ можетъ уменьшить размѣръ отвѣтственности или совсѣмъ ее устранить. По общему правилу, слѣдуетъ признать, что если ущербъ произошолъ отчасти и по винѣ желѣзной дороги, то она не можетъ быть совсѣмъ освобождена отъ отвѣтственности; возможно лишь уменьшить размѣръ ея отвѣтственности (ср. Bedarride, т. 2, № 447).

Одинъ изъ служащихъ на французской желѣзной дорогѣ повредилъ себѣ руку, при сцѣпленіи вагоновъ. Судъ, константировавъ, что причиною этого ущерба послужила вина пострадавшаго, вмѣстѣ съ тѣмъ, призналъ, что желѣзная дорога виновна въ томъ, что недостаточно наблюдала за безопасностію своихъ служащихъ; поэтому присудилъ съ желѣзной дороги вознагражденіе въ уменьшенномъ размѣрѣ. Кассаціонный судъ, оставивъ жалобу желѣзной дороги безъ уваже-

---

[1]) Stobbe, т. 3, § 200, стр. 383—384; Eger, изд. 1879 г., стр. 160; ср. Sourdat, т. 1, №№ 660—662 quater.

нія, между прочимъ, объяснилъ, что la faute de la victime de l'accident ne fait pas disparaitre celle de la compagnie (Bedarride, т. 2, № 448).

Достойны вниманія слѣдующія, проникнутыя гуманностію, соображенія французскихъ юристовъ, которыя примѣнимы къ тѣмъ случаямъ, когда личный ущербъ причиненъ рабочему.

По доброй совѣсти, говоритъ Sainctelette, слѣдуетъ признать, что хозяинъ, который нанимаетъ работника, обязанъ руководить имъ, покровительствовать ему, предохранять его отъ его собственной неловкости и неосторожности и ограждать его отъ опасностей, связанныхъ съ работою (стр. 133 и 143).

Французскій судъ, въ рѣшеніи по одному дѣлу, говоритъ: по общему правилу, предприниматель, нанимая служащихъ для тяжелыхъ и опасныхъ работъ, обязанъ гарантировать ихъ безопасность (assurer leur sûreté), предохранять ихъ противъ ихъ собственной неловкости и другихъ недостатковъ (Sainctelette, стр. 143). Въ другомъ дѣлѣ французскій судъ говоритъ, что предприниматель долженъ принять всѣ возможныя мѣры предосторожности для огражденія рабочихъ отъ всякихъ случайностей и предохранять ихъ отъ ихъ собственной неосторожности (ib. стр. 144).

Взглядъ, вполнѣ сходный съ вышеприведеннымъ мнѣніемъ французскихъ судебныхъ мѣстъ, высказалъ и сенатъ въ дѣлѣ Шприка съ одесскою желѣзною дорогою (касс. рѣш. 1876 г., № 575). Если, говоритъ сенатъ, причиною несчастія, кромѣ неосторожности служащаго, было также и непринятіе надлежащихъ мѣръ предосторожности со стороны управленія дорогою, то тогда съ нея, въ силу ст. 686 т. X ч. 1, не можетъ быть снята всякая отвѣтственность за причиненный служащему вредъ, тѣмъ болѣе, что и по смыслу ст. 684 т. X ч. 1, всякій обязанъ вознаградить за вредъ и убытокъ, причиненные кому либо его дѣяніемъ или упущеніемъ.

X.

Критическій разборъ п. 2, ст. 683, 1 ч. X т., (по прод. 1879 г.).

п. 2 ст. 683, 1 ч. X т. (по продолженію 1879 г.) построенъ по образцу § 1 германскаго закона 7 іюня 1871 г. Поразительное отступленіе въ ст. 683 отъ ея германскаго образца. Выраженіе „непреодолимая сила" тождественно съ понятіемъ vis maior. Противорѣчіе между выраженіями лит. а и б., п. 2 ст. 683, 1 ч. X т. (по продолж.). Противорѣчіе между п. 2 этой статьи, статьею 683 изд. 1857 г. и Высочайше утвержденнымъ мнѣніемъ государственнаго совѣта 12 мая 1852 года. Противорѣчіе между п. 2, ст. 683 (по продолж. 1879 г.), ст. 96 и 102 общаго устава россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Несообразности, къ которымъ ведетъ на практикѣ это послѣднее противорѣчіе. Признаніе отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за случай (casus) имѣетъ и важное процессуальное значеніе. Причина, допущеннаго въ п. 2 ст. 683 1 ч. X т. (по прод. 1879 г.), отступленія отъ редакціи германскаго закона 7 іюня 1871 г. Разборъ взгляда г. Делярова на соотношеніе между непреодолимою силою (vis maior) и случаемъ (casus). Отступленіе, въ редакціи п. 2 ст. ст. 683, 1 ч. X т., отъ редакціи § 1 германскаго закона 7 іюня 1871 г. является послѣдствіемъ ошибочнаго понятія. Логическое толкованіе п. 2, ст. 683 (по прод. 1879 г.). Буква закона не есть законъ. Выраженіе лит. а, п. 2 ст. 683 1 ч. X т. (по прод. 1879 г.), какъ ошибочное, не есть законъ. Затрудненіе, возбуждаемое ст. 92, 96 и 102 общ. уст россійск. желѣзн. дорогъ. Выводъ.

Les préceptes de la raison, de la sagesse, de la justice, ne peuvent-ils se faire entendre que s'ils portent la livrée de l'état? (Sainctelette, стр. 114).

Въ п. 2, ст. 683, 1 ч. X т. (по прод. 1879 г.) сказано: означенные въ пунктѣ 1 владѣльцы предпріятій освобождаются отъ обязанности вознаградить потерпѣвшихъ за причиненные имъ вредъ или убытки въ тѣхъ только случаяхъ, когда докажутъ, что несчастіе произошло: а) *не по винѣ* управленія предпріятіемъ и его агентовъ, или же б) вслѣдствіе воздѣйствія непреодолимой силы.

Едва ли возможно сомнѣніе въ томъ, что эта часть ст. 683 построена по образцу вышеприведеннаго параграфа 1 германскаго закона 7 іюня 1871 г. Это видно изъ доклада коммисіи, составившей проектъ ст. 683 1 ч. X т. (по прод. 1879 г.), которая ссылается на иностранные желѣзнодорожные законы, и, въ особенности, изъ приведенныхъ выше (стр. 70—71), соображеній государственнаго совѣта, который прямо ссылается на германскій законъ 7 іюня 1871 г. (не-

вѣрно названный прусскимъ закономъ 25 іюня 1871 г.) и на швейцарскій законъ 1 іюля 1875 г. Это доказывается и сходствомъ въ построеніи и способѣ изложенія § 1 закона 7 іюня 1871 г. и п. 2, ст. 683, 1 ч. X т. (по продолж.). Въ томъ и другомъ законѣ указаны два случая, когда желѣзныя дороги освобождаются отъ отвѣтственности за ущербъ. Между тѣмъ въ п. 2 ст. 683 имѣется поразительное отступленіе отъ редакціи германскаго закона. Въ § 1 закона 7 іюня 1871 г. сказано, что желѣзная дорога освобождается отъ отвѣтственности, если докажетъ, что несчастіе произошло вслѣдствіе высшей силы или *по собственной винѣ* (durch eignes Verschulden) *убитаго или поврежденнаго*; въ статьѣ же 683 1 ч. X т., вмѣсто словъ германскаго закона „по собственной винѣ убитаго или поврежденнаго", сказано: „*не по винѣ* управленія предпріятіемъ или его агентовъ". Послѣ всего вышеизложеннаго, громадная практическая важность этого измѣненія станетъ для всѣхъ ясна. Мы видѣли, что вся сущность принципа отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ, по западно-европейскому праву, заключается въ томъ, что вопросъ о виновности желѣзной дороги не имѣетъ значенія для признанія ея отвѣтственною за причиненный ущербъ: желѣзная дорога отвѣтствуетъ и за случай (casus). Между тѣмъ, по редакціи п. 2, ст. 683 1 ч. X т. (по прод. 1879 г.), выходитъ, что отвѣтственность желѣзной дороги за личный ущербъ обусловливается, именно, ея виною: если желѣзная дорога докажетъ, что ущербъ произошелъ не по ея винѣ, то она не будетъ подлежать отвѣтственности. Такимъ образомъ, если признать, что выраженіе лит. а, п. 2 ст. 683 имѣетъ серьозный юридическій смыслъ, то окажется, что ст. 683 представляетъ собою полное отрицаніе всей сущности принципа отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ, существующаго не только въ западной Европѣ, но и въ Америкѣ.

Въ виду громадной практической важности этого вопроса, намъ необходимо подвергнуть п. 2 ст. 683, 1 ч. X т. (по прод. 1879 г.) самому тщательному, критическому изслѣдованію.

Мы должны уяснить себѣ слѣдующій вопросъ: дѣйствительно ли нашъ законодатель имѣлъ въ виду отвергнуть весь принципъ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ, выработанный историческимъ опытомъ западной Европы, или же не является ли редакція п. 2, лит. а, ст. 683 1 ч. X т. (по прод. 1879 г.) плодомъ неточности, недосмотра, ошибки?

Одно сопоставленіе лит. а и б п. 2, ст. 683 1 ч. X т. (по прод. 1879 г.) заставляетъ насъ уже предчувствовать, что съ редакціею п. 2 ст. 683, 1 ч. X т. (по прод. 1879 г.) случилось что то неладное.

Прежде всего слѣдуетъ замѣтить, что не можетъ быть и сомнѣнія въ томъ, что подъ выраженіемъ „непреодолимая сила" (п. 2 ст. 683) разумѣется понятіе vis maior, force majeure, höhere Gewalt. Такъ это выраженіе у насъ постоянно понимается на практикѣ. Правильность этого взгляда подтверждается тѣмъ, что выраженіе „непреодолимая сила" употреблено и въ ст. 102 общаго устава россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, которая, какъ увидимъ, представляетъ собою почти буквальное повтореніе вышеприведеннаго art. 395 германскаго торговаго уложенія и art. 30 бернской конвенціи, въ которыхъ употребляется выраженіе höhere Gewalt. Изъ этого видно, что выраженіемъ „непреодолимая сила" переведено германское выраженіе höhere Gewalt (force majeure, vis maior).

Въ германскомъ законѣ 7 іюня 1871 г. выраженіе höhere Gewalt (высшая сила) имѣетъ глубокій практическій смыслъ. Въ этомъ законѣ о винѣ желѣзныхъ дорогъ нѣтъ и рѣчи. Желѣзная дорога отвѣтствуетъ и при отсутствіи, съ ея стороны, вины. Если бы не было ограниченія отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ, при существованіи событій vis maior, то отвѣтственность эта была бы неограниченная. Законъ 7 іюня 1871 г. и указалъ, что отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ ограничивается предѣлами vis maior.

Въ статьѣ же 683 (по прод. 1879 г.) выраженіе „непреодолимая сила" лишено всякаго здраваго, практическаго смысла. По этой статьѣ, отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ обусловливается ихъ виною. Изъ этого видно, что, по ст. 683,

желѣзныя дороги не отвѣтствуютъ даже за простую случайность (casus). Но, если желѣзная дорога не отвѣтствуетъ даже за нисшую градацію родоваго понятія случая, то къ чему закону нужно было еще постановить, что онѣ не отвѣтствуютъ за высшую градацію этого понятія, т. е. за vis maior (непреодолимую силу)? Очевидно выраженіе „непреодолимая сила“ употреблено въ ст. 683 потому, что оно имѣется и въ законѣ 7 іюня 1871 г. Одну часть § 1 закона 7 іюня 1871 г. измѣнили, а другую, безъ измѣненія, перенесли въ ст. 683 (по прод. 1879 г.). Отсюда и явилась въ ст. 683 совершеннѣйшая путанница понятій. И такъ, въ ст. 683 1 ч. X т., выраженіе „вслѣдствіе воздѣйствія непреодолимой силы“ совсѣмъ излишне. Но въ законѣ излишнее выраженіе съ такимъ серьезнымъ практическимъ смысломъ представляетъ собою большую опасность. Оно можетъ сбить съ толку судью. Оно должно неизбѣжно породить сомнѣнія, путанницу понятій. Этого мало. Не можетъ быть ни малѣйшаго сомнѣнія въ томъ, что законодатель употребилъ выраженіе „непреодолимая сила“, которое содержитъ въ себѣ юридическое понятіе, выработанное тысячелѣтнимъ опытомъ, лишь для того, чтобы оно имѣло серьезное, практическое примѣненіе. Не для того же, чтобы оно украшало собою ст. 683, включено въ нее это классическое понятіе vis maior! Но выраженія „непреодолимая сила“ и „не по винѣ управленія предпріятіемъ и его агентовъ“ исключаютъ одно другое. Они не могутъ совмѣстно уживаться. Между ними, на практикѣ, завязывается непримиримая борьба [1]). Одно изъ этихъ выраженій должно

---

[1]) Въ какое тягостное положеніе ставитъ нашу практику лит. а, п. 2, ст. 683 (по продолж.), можно видѣть изъ того, что для того, чтобы избѣгнуть несообразностей, къ которымъ должно привести примѣненіе этой части ст. 683 (по прод.) на практикѣ, судебныя мѣста иногда ссылаются на рѣшеніе сената, состоявшееся до изданія продолженія къ ст. 683 (1875 г., № 484), которымъ сенатъ могъ болѣе свободно признать, что желѣзныя дороги освобождаются отъ отвѣтственности въ томъ лишь случаѣ, когда докажутъ, что несчастіе произошло отъ причинъ, „которыхъ нельзя было предотвратить“, т. е. отъ событія vis maior (см. рѣш. с.-петербургской судебной палаты по дѣлу фонъ-Таубе, касс. рѣш. 1883 г., № 6).—Сенатъ, въ рѣшеніи 1883 г., № 6, признаетъ,

пасть жертвою этой борьбы. Мы должны рѣшить судьбу одного изъ этихъ выраженій. У насъ не можетъ быть ни малѣйшаго колебанія. Выраженіе „не по винѣ управленія предпріятіемъ или его агентовъ" обречено на неминуемую гибель.

И такъ, одинъ критическій анализъ лит. *а* и *б*, п. 2 ст. 683 1 ч. X т. (по прод.) даетъ намъ возможность догадываться, что коммисія, разрабатывавшая ст. 683 1 ч. X т. (по прод. 1879 г.), сама не подозрѣвала всѣхъ серьезныхъ послѣдствій, всего Tragweite сдѣланнаго ею отступленія отъ редакціи германскаго закона 7 іюня 1871 г. Она, повидимому, и не подозрѣвала, что этимъ измѣненіемъ редакціи она подкапывала цѣлую теорію, расшатывала цѣлый принципъ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ!

что подъ выраженіемъ ст. 683 „не по винѣ управленія" и пр. слѣдуетъ понимать: „не одни дѣянія, преслѣдуемыя въ порядкѣ уголовнаго суда, но и *вообще неисполненіе желѣзною дорогою лежащихъ на ней обязанностей*, коль скоро это неисполненіе имѣло тѣ послѣдствія, изъ коихъ возникло исковое требованіе". Такимъ образомъ, если желѣзная дорога докажетъ, что она исполнила всѣ свои обязанности, то она должна быть освобождена отъ отвѣтственности. Но это противорѣчитъ выраженію ст. 683, п. 2, лит. б „вслѣдствіе воздѣйствія непреодолимой силы", изъ котораго видно, что, если даже желѣзная дорога исполнила всѣ свои обязанности, она не можетъ быть свободна отъ отвѣтственности, если только не докажетъ, что несчастіе произошло отъ непреодолимой силы (vis maior). Эта послѣдняя мысль вполнѣ подтверждается и, приведенными выше (стр. 70—71), соображеніями государственнаго совѣта, изъ которыхъ видно, что если несчастіе произошло отъ подвижнаго состава и желѣзная дорога докажетъ, что этотъ подвижной составъ былъ вполнѣ исправенъ, (т. е. если желѣзная дорога докажетъ, что она исполнила всѣ свои обязанности, а, слѣдовательно, *невиновна въ приключившемся несчастіи*), то она все таки будетъ подлежать отвѣтственности.—Вообще слѣдуетъ обратить особенное вниманіе на то, что въ этихъ соображеніяхъ самъ государственный совѣтъ, вопреки п. 2 (лит. а) ст. 683 (по продолж.), признаетъ, что желѣзная дорога подлежитъ отвѣтственности и тогда, когда она докажетъ, что она невиновна въ причиненіи несчастія. Этимъ государственный совѣтъ самъ, вполнѣ согласно съ приводимымъ ниже мнѣніемъ государственнаго совѣта 12 мая 1852 г., признаетъ, что желѣзная дорога отвѣтствуетъ и за случай (casus). Изъ всего этого видно: 1) что злополучныя слова п. 2 ст. 682 (по прод.) „*не по винѣ* управленія" и проч. вносятъ непередаримую путаницу понятій на практикѣ и 2) что эти слова проскользнули въ ст. 683, вопреки собственному, вполнѣ раціональному, сознанію самаго государственнаго совѣта объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за случай,

Эта догадка пріобрѣтаетъ новую силу, при сопоставленіи ст. 683 1 ч. X т. (по продолж. 1879 года) съ прежнею статьею 683 1 ч. X т. (изд. 1857 г.).

Въ засѣданіи с.-петербургскаго юридическаго общества 9 декабря 1878 г. (см. протоколъ), г. Башиловъ доказывалъ, что ст. 683 1 ч. X т. (изд. 1857 г.) не отмѣнена закономъ 25 января 1878 года (составляющимъ нынѣ ст. 683 1 ч. X т., по прод. 1879 г.). Полагаю, что это объясненіе имѣетъ за собою достаточныя основанія. Но, чтобы еще болѣе не усложнять настоящаго разсужденія, я оставляю этотъ вопросъ безъ обсужденія. Для цѣли нашего изслѣдованія вопросъ этотъ не имѣетъ серьезнаго значенія. Если признаемъ, что ст. 683 (по изд. 1857 г.) не отмѣнена, то она—дѣйствующій законъ; въ противномъ случаѣ, она имѣетъ для насъ значеніе свѣжаго историческаго акта. Въ томъ и другомъ случаѣ мы имѣемъ полное право основывать на этой статьѣ критическій разборъ ст. 683 (по прод. 1879 г.). Исторія законодательства является необходимымъ пособіемъ при критическомъ разборѣ и логическомъ толкованіи законовъ [1]).

Не можетъ быть сомнѣнія въ томъ, что законъ 25 января 1878 г. имѣлъ виду усилить отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ. Это ясно видно изъ всего доклада коммисіи, разрабатывавшей этотъ законъ, и изъ соображеній, по этому предмету, государственнаго совѣта. Въ этомъ состояло и все назначеніе закона 25 января 1878 г. [2]). Между тѣмъ изъ

---

[1]) См. мой рефератъ „логическое толкованіе законовъ" и пр., доложенный въ засѣданіи с.-петербургскаго юридическаго общества 21 января 1880 г.

[2]) Это видно и изъ слѣдующихъ словъ доклада коммисіи 28 января 1877 г.: „всякое ослабленіе гражданской отвѣтственности желѣзнодорожныхъ и пароходныхъ предпринимателей должно за собою, неминуемо, повлечь небрежность и невниманіе ихъ въ дѣлѣ эксплоатаціи желѣзнодорожныхъ и пароходныхъ сообщеній" (печатн. записка, стр. 6). Это еще болѣе видно изъ слѣдующихъ соображеній государственнаго совѣта, высказанныхъ по поводу проекта ст. 683 1 ч. X т. (по прод. 1879 г.) и измѣненій нѣкоторыхъ статей уголовнаго уложенія, имѣющихъ отношеніе къ желѣзнымъ дорогамъ: соединенные департаменты законовъ, гражданскихъ и духовныхъ дѣлъ, разсмотрѣвъ настоящее представленіе, въ присутствіи товарищей министровъ юстиціи и путей сообщенія, а также особо приглашеннаго, для объясненій, товарища главноуправ-

сопоставленія этого закона со статьею 683 изд. 1857 г. слѣдуетъ придти къ заключенію, что по этой статьѣ отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ была строже, чѣмъ по нынѣшней ст. 683 (по прод. 1879 г.).

Въ ст. 683, изд. 1857 г., отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ не обусловливается ихъ виною [1]). О причинахъ же, освобождающихъ желѣзныя дороги отъ отвѣтственности, говорится въ этой статьѣ слѣдующее: „правительство или частная компанія не подлежатъ отвѣтственности, когда случившееся на желѣзныхъ дорогахъ несчастіе произошло отъ такихъ причинъ, *которыхъ нельзя было предотвратить никакими мѣрами предусмотрительности и осторожности*". Полагаю, что мы не погрѣшимъ противъ истины, если признаемъ, что подъ послѣднимъ выраженіемъ, ст. 683 разумѣла

ляющаго вторымъ отдѣленіемъ собственной Его Императорскаго Величества канцеляріи, не могли не отнестись съ полнымъ сочувствіемъ къ предлагаемымъ мѣрамъ, *имѣющимъ цѣлью болѣе дѣйствительное, нежели нынѣ, огражденіе безопасности на желѣзныхъ дорогахъ* и пароходныхъ сообщеніяхъ, равно какъ и *лучшее обезпеченіе участи лицъ, потерпѣвшихъ вредъ или убытокъ, отъ происходящихъ на нихъ несчастныхъ случаевъ*. Находя помянутыя мѣры удовлетворяющими своему назначенію, департаменты соглашаются вообще съ единогласными по сему предмету заключеніями статсъ-секретаря графа Палена и генералъ-адъютанта Посьета, принятыми, большею частію, также и статсъ-секретаремъ княземъ Урусовымъ (журн. 30 апрѣля и 15 октября 1877 г. № 63, стр. 1).

[1]) Ст. 683 1 ч. X т., изд. 1857 г., гласитъ: правительство или частная компанія подлежатъ отвѣтственности предъ понесшимъ ущербъ или вредъ лицомъ за каждое случившееся на желѣзныхъ дорогахъ несчастіе, когда оно произошло отъ причинъ, предусмотрѣнныхъ при отправленіи или движеніи поѣзда, но не отвращенныхъ предпринятіемъ надлежащихъ мѣръ, или когда оно вообще могло быть предусмотрѣно, но оставлено безъ вниманія; отвѣтственность же сія заключается въ обязанности вознаградить потерпѣвшихъ отъ несчастія разстройство въ своемъ здоровьи, на точномъ основаніи предшедшей 661 статьи, и должна быть назначаема по миролюбному съ вознаграждаемымъ соглашенію, или, въ противномъ случаѣ, судомъ. Правительству же или частной компаніи предоставляется искать возмѣщенія своихъ убытковъ съ виновныхъ агентовъ ихъ, которые, сверхъ того, подвергаются и личному, по мѣрѣ вины ихъ, наказанію по законамъ. Но правительство или частная компанія не подлежатъ отвѣтственности, когда случившееся на желѣзныхъ дорогахъ несчастіе произошло отъ такихъ причинъ, которыхъ нельзя было предотвратить никакими мѣрами предусмотрительности и осторожности.

событіе vis maior. Весьма возможно, что, при составленіи этой статьи, имѣлся въ виду вышеприведенный прусскій законъ 3 ноября 1838 г., котораго выраженіе unabwendbarer äusserer Zufall (непреодолимая внѣшняя случайность), какъ мы сказали, тождественно съ выраженіемъ höhere Gewalt, vis maior. Слѣдуетъ полагать, что это выраженіе закона 3 ноября 1838 г. и передано означенными словами ст. 683 (изд. 1857 г).

Въ смыслѣ vis maior понимала это выраженіе ст. 683 (изд. 1857 г.) и наша практика (см. кассац. рѣш. 1875 г., № 484).

Это предположеніе еще болѣе подтверждается Высочайше утвержденнымъ мнѣніемъ государственнаго совѣта 12 мая 1852 г. (полн. собр., № 26, 265), на которомъ построена ст. 683 1 ч. X т., изд. 1857 г. Нечего говорить, что ни въ ст. 683 изд. 1857 г., ни въ этомъ мнѣніи государственнаго совѣта, мы не найдемъ развитія систематическаго начала. Цѣльной теоретической идеи тѣмъ менѣе возможно ожидать въ этихъ актахъ, что самъ государственный совѣтъ смотрѣлъ на ст. 683, изд. 1857 г., какъ на нѣчто временное, требующее болѣе основательной теоретической разработки [1]. Поэтому не-

[1]) Въ мнѣніи государственнаго совѣта сказано:

Государственный совѣтъ раздѣляетъ вполнѣ мысль статсъ-секретарей графа Блудова и графа Панина, что при опредѣленіи права на вознагражденіе за происшедшее на желѣзныхъ дорогахъ, несчастіе, должно различать: были ли причины онаго такого рода, что онѣ могли быть предусмотрѣны завѣдующими дорогами или же, напротивъ, такія, что *ихъ нельзя было предотвратить никакими мѣрами предусмотрительности и осторожности?* Въ первомъ случаѣ, къ которому нельзя присовокупить и упущеній завѣдывающими дорогами въ принятіи мѣръ къ отвращенію предусматриваемаго несчастія, право на вознагражденіе становится несомнѣннымъ; во второмъ, оно, конечно, признано быть не можетъ, но для устраненія сомнѣній въ обоихъ случаяхъ необходимо, что бы вышеозначенныя причины были опредѣлены въ законѣ, иначе всегда будетъ возникать споръ, къ какому роду слѣдуетъ отнести причину несчастія и, слѣдовательно, по каждому происшествію можетъ завязаться особая тяжба. До изданія такого закона, требующаго главнѣйше соображеній техническихъ и выводовъ изъ другихъ законодательствъ, тамъ, гдѣ по давнему существованію желѣзныхъ дорогъ, по всей вѣроятности, встрѣчались подобные вопросы, государственный совѣтъ считалъ возможнымъ постановить (слѣдуютъ соображенія, аналогичныя съ содержаніемъ ст. 683, изд.

удивительно, если въ нихъ встрѣчаются нѣкоторыя неточныя и даже противорѣчивыя выраженія. Но, если не будемъ останавливаться на отдѣльныхъ выраженіяхъ этихъ законодательныхъ актовъ, а постараемся уловить ихъ общую, руководящую мысль, то придемъ къ убѣжденію, что составители ихъ тогда уже чувствовали и отчасти сознавали то, что мы теперь сознаемъ съ большею отчетливостью, а именно—что желѣзныя дороги отвѣтствуютъ за случай. Это, въ особенности, видно изъ слѣдующихъ словъ мнѣнія государственнаго совѣта: „общій законъ о вознагражденіи не долженъ имѣть въ сихъ случаяхъ полнаго примѣненія, также какъ онъ не примѣняется къ почтовому управленію и банкамъ, *отвѣтствующимъ за потери, даже случайныя*, частныхъ людей, ввѣрившихъ имъ свои денежныя суммы и вещи". Изъ этого несомнѣнно видно, что государственный совѣтъ еще въ 1852 г. сознавалъ, что отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ не подлежитъ общимъ правиламъ, а представляетъ собою нѣчто исключительное. Исключительность же эта заключается и можетъ заключаться лишь въ томъ, что желѣзныя дороги отвѣтствуютъ за случай. Въ этомъ мнѣніи государственнаго совѣта сказано: „вполнѣ раздѣляя взглядъ гр. Панина и гр. Блудова, государственный совѣтъ призналъ необходимымъ различать два рода причинъ, случающихся на желѣзныхъ дорогахъ, несчастій: *предотвратимыя и непредотвратимыя*, отнеся къ числу первыхъ и упущенія завѣдующихъ дорогами въ принятіи мѣръ къ отвращенію предусматриваемаго несчастія. Затѣмъ государственный совѣтъ разсуждалъ, что всякій потерпѣвшій вредъ (вообще) отъ случившагося на желѣзной дорогѣ несчастія, когда причина онаго предусматривалась, но не отвращена или *только могла быть* предусмотрѣна, но не замѣчена на самомъ дѣлѣ, имѣетъ право на вознаграж-

---

1857 г.). Далѣе, говоритъ государственный совѣтъ, *общій законъ о вознагражденіи не долженъ имѣть въ сихъ случаяхъ полнаго примѣненія, также какъ онъ не примѣняется и къ почтовому управленію и банкамъ, отвѣтствующимъ за потери, даже случайныя*, частныхъ людей, ввѣрившихъ имъ свои денежныя суммы или вещи.

деніе". Полагаю, что послѣ изложеннаго, мы имѣемъ достаточно основаній утверждать, что подъ предотвратимыми причинами государственный совѣтъ имѣлъ въ виду простые случаи (casus), а подъ непредотвратимыми—vis maior.

Въ этомъ мнѣніи государственнаго совѣта интересно еще и то, что еще въ 1852 году государственный совѣтъ сознавалъ, что безъ опыта иностранныхъ законодательствъ въ желѣзнодорожномъ правѣ нельзя обойтись. Это придаетъ нѣкоторый легальный оттѣнокъ выводамъ изъ иностраннаго права, приведеннымъ выше.

Въ мнѣніи Государственнаго совѣта говорится, что почта и банки отвѣтствуютъ за „потери, даже случайныя". И изъ нынѣ дѣйствующихъ узаконеній достаточно ясно видно, что и у насъ, какъ на западѣ Европы, почта отвѣтствуетъ за случай. Въ постановленіяхъ, установляющихъ отвѣтственность почты за потерю ввѣренныхъ ей предметовъ нѣтъ, и рѣчи объ ея винѣ. Фактъ потери влечетъ за собою обязанность почты къ вознаграждеію [1]). Такъ, какъ я узналъ, почта, на практикѣ, и понимаетъ свою отвѣтственность.

Въ ст. 2 правилъ для с.-петербургской и московской ссудныхъ казенъ, Высочайше утвержденныхъ 5 декабря

---

[1]) Въ Сборникѣ постановленій и разпоряженій по почтово-телеграфному вѣдомству (ч. 1, 1885 г.) сказано:

Ст. 772. Слѣдующее подавателю вознагражденіе выдается немедленно по собраніи свѣдѣній о дѣйствительности утраты корреспонденціи и по предъявленіи подавателемъ подлинной росписки въ пріемѣ на почту той корреспонденціи, если таковая не была прежде представлена.

Ст. 774. Въ случаѣ утраты на почтѣ заказнаго отправленія, подаватель его имѣетъ право получить, по предъявленіи росписки въ пріемѣ того письма на почту, вознагражденіе отъ почтово-телеграфнаго вѣдомства, въ размѣрѣ 10 рублей за письмо.

Ст. 775. Въ случаѣ утраты рекомендованнаго отправленія уплачиваетс- отправителю, или по желанію его адресату, по предъявленіи почтовой росписки, 50 франковъ (12 р. 50 к.).

Ст. 776. Въ случаѣ утраты на почтѣ денежнаго или цѣннаго пакета, или части вложенныхъ въ него цѣнностей, а также цѣнныхъ поссылокъ и узловъ, почтово-телеграфное вѣдомство вознаграждаетъ подавателя пакета, по предъявленіи имъ росписки въ пріемѣ на почту той корреспонденціи, утраченною суммою.

1862 г., сказано: „за цѣлость вещей, заложенныхъ ссуднымъ казнамъ, отвѣтствуетъ государственное казначейство". Руковоствуясь общимъ смысломъ этой статьи, въ которой нѣтъ рѣчи о винѣ ссудной казны и основываясь на приведенномъ мнѣніи государственнаго совѣта, слѣдуетъ заключить, что отвѣтственность ссудной казны безусловна. т. е. что она отвѣтствуетъ за случай.

Съ обнародованіемъ общаго устава россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, появился новый, весьма цѣнный, чисто теоретическій, матеріалъ для критики п. 2 ст. 683 ч. 1 т. X (по прод. 1879 г.). Едва ли слѣдуетъ еще доказывать, что то обстоятельство, что уставъ появился послѣ изданія ст. 683 1 ч. X т. (по прод. 1879 г.), отнюдь не умаляетъ значенія его, какъ базиса для критическаго разбора п. 2, ст. 683 1 ч. X т. (по прод. 1879 г.). Ст. 683 и общій уставъ—произведенія одного и того же законодателя. Они—составныя части одного, нынѣ дѣйствующаго, законодательства. Но, въ одномъ и томъ же законодательствѣ, не можетъ быть двухъ разнородныхъ началъ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ. Допустить это—значило бы признать, что у законодателя имѣется два масштаба, двое мѣръ и вѣсовъ для опредѣленія одной и той же идеи права. Подобной мысли мы не имѣемъ права допускать. Заходательство составляетъ одно систематическое цѣлое. Изъ всей совокупности законовъ, относящихся къ извѣстному явленію, юристъ долженъ уяснить себѣ ту идею правды, къ существованію которой стремится законодатель.

Къ этому нужно еще присовокупить, что и желѣзнодорожный уставъ (ст. 92), въ отношеніи вознагражденія за личный ущербъ, ссылается на ст. 683 ч. 1 т. X (по прод. 1879 г.). Этимъ эта статья получила, такъ сказать, новую законодательную санкцію и стала составною частію общаго желѣзнодорожнаго законодательства.

Въ ст. 96 общаго устава россійскихъ желѣзныхъ дорогъ сказано: желѣзная дорога отвѣтствуетъ за утрату или порчу принятаго къ перевозкѣ багажа, если не докажетъ, что онѣ

произошли отъ непреодолимой силы, отъ свойства самаго багажа или по *винѣ самихъ пассажировъ*.

А въ статьѣ 102 этого устава сказано:

Желѣзная дорога отвѣтствуетъ за утрату и поврежденіе груза, послѣдовавшіе въ теченіи времени отъ заключенія договора (ст. 61) до выдачи груза, если не докажетъ, что они произошли: а) *по винѣ лица, имѣющаго право распоряженія грузомъ*, или вслѣдствіе исполненія дорогою требованій стого лица (ст. 78); б) по причинѣ отсутствія или недостаточности упаковки (ст. 63); в) отъ свойствъ самаго груза, какъ—то: внутренней порчи, установленныхъ усышки, утечки и раструски, и г) отъ непреодолимой силы.

Статья 102 представляетъ собою почти буквальный переводъ art. 30 бернской конвенціи [1]), который, съ своей стороны, есть лишь повтореніе вышеприведеннаго art 395 германскаго торговаго уложенія, съ небольшими измѣненіями. Статья же 96 устава, очевидно, построена по этому образцу. Въ этихъ статьяхъ всецѣло воспроизведены германскіе законы объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ. Этимъ, очевидно, воспроизведенъ и ихъ внутренній смыслъ, ихъ основное начало.

Послѣ всего изложеннаго, нѣтъ надобности вновь доказывать, что, по точному смыслу этихъ статей устава, вопросъ о виновности желѣзныхъ дорогъ не имѣетъ значенія для признанія ихъ отвѣтственными за пропажу и поврежденіе багажа и груза. Въ томъ случаѣ, когда не имѣло мѣста поврежденія отъ свойствъ самаго багажа или груза и пр., желѣзныя дороги могутъ быть свободны отъ отвѣтственности только тогда,

---

[1]) Въ art 30 бернской конвенціи сказано: die Eisenbahn haftet . . . . für den Schaden, welcher durch Verlust, Minderung, oder Beschädigung des Frachtgutes seit der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung enstanden ist, sofern sie nicht zu beweisen vermag, dass der Schaden durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisug desselben, durch eine natürliche Beschaffenheit des Gutes (namentlich durch innern Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leccage), oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist.

когда докажутъ, что несчастіе произошло отъ непреодолимой силы (vis maior). А такъ какъ, въ промежуткѣ между виною и vis maior, содержится случай (casus), то желѣзныя дороги отвѣтствуютъ за порчу и поврежденіе, происшедшія и по случаю.

Такимъ образомъ, если допустить, что выраженіе п. 2 ст. 683 ч. 1 т. X (по продолженію 1879 г.) „не по винѣ управленія предпріятіемъ и его агентовъ" имѣетъ серьезный юридическій смыслъ, то окажется, что въ нашемъ законодательствѣ имѣется два, по существу своему отличныхъ, начала отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ: а) за ущербъ, причиненный лицу, онѣ отвѣтствуютъ лишь тогда, когда ущербъ произошолъ по ихъ винѣ и б) за имущественный ущербъ онѣ отвѣтствуютъ тогда даже, когда онъ произошолъ и не по ихъ винѣ, т. е. по случаю.

Для того, чтобы наглядно убѣдиться въ томъ, къ какимъ несообразностямъ должно привести совмѣстное существованіе двухъ подобныхъ началъ, мы будемъ демонстировать одновременное примѣненіе ст. 683 ч. 1 т. X (по прод.) и 96 или 102 ст. общаго устава къ одному и тому же несчастному случаю. Возьмемъ вышеупомянутый случай крушенія поѣзда на ростово-владикавказской желѣзной дорогѣ, который имѣлъ мѣсто 29 ноября 1878 г. Изъ приведенныхъ выше случаевъ несчастій, происшедшихъ на европейскихъ желѣзныхъ дорогахъ, слѣдуетъ придти къ заключенію, что крушеніе поѣзда отъ неудовлетворительности желѣзнодорожнаго матеріала—явленіе далеко не рѣдкое. Такимъ образомъ, приведенное крушеніе поѣзда на ростово-владикавказской желѣзной дорогѣ, есть, такъ сказать, генерическій случай. Это придаетъ нашему примѣру болѣе серьезное значеніе.

И такъ, представимъ себѣ, что съ желѣзнодорожнымъ поѣздомъ, потерпѣвшимъ 29 ноября 1878 г. крушеніе на ростово-владикавказской желѣзной дорогѣ, ѣхалъ литераторъ, профессоръ, адвокатъ, докторъ, художникъ, портной и пр., словомъ человѣкъ, живущій трудами своихъ рукъ. Онъ отлучался изъ дому лишь на короткое время, по дѣламъ; поэтому онъ везъ съ собою лишь маленькій чемоданчикъ

съ багажомъ, стоимостью всего рублей въ пятьдесятъ. Во время крушенія поѣзда былъ уничтоженъ этотъ багажъ, а пассажиръ получилъ такое серьезное повреждeніе, которое лишило его навсегда возможности работать. Его собственное семейство и семейства родныхъ, которыхъ онъ поддерживалъ, остались безъ куска хлѣба. Не забудемъ, что ростово-владикавказская желѣзная дорога доказала, что рельсъ, ломка котораго повела за собою крушеніе, былъ свидѣтельствованъ въ установленномъ порядкѣ и найденъ годнымъ. Такимъ образомъ желѣзная дорога доказала, что она невиновна въ происшедшемъ несчастіи. Посмотримъ, какъ судъ долженъ рѣшить настоящее дѣло, придерживаясь буквы приведенныхъ законовъ. За увѣчье, причиненное пассажиру, ростово-владикавказская желѣзная дорога, на основаніи п. 2 ст. 683 ч. 1 т. X (по прод.), не должна отвѣтствовать, оттого, что она доказала, что она не виновна въ происшедшемъ несчастіи; за багажъ же, въ силу ст. 96 общ. уст. россійск. жел. дор., она должна отвѣтствовать оттого, что не доказала существованія непреодолимой силы. И такъ, ростово-владикавказская желѣзная дорога заплатитъ пассажиру 50 р. за уничтоженный багажъ и—дѣло съ концомъ. За тоже, что онъ и его семейство остались безъ куска хлѣба, онъ не получитъ ни копѣйки! Если я поѣду по желѣзной дорогѣ и повезу съ собою собаку, лошадь, корову и мнѣ и этимъ животнымъ будетъ причинено повреждeніе крушеніемъ поѣзда, происшедшимъ отъ случая (casus), то желѣзная дорога будетъ подлежать отвѣтственности за вредъ, причиненный этимъ животнымъ, но не мнѣ. Такимъ образомъ, нашъ законъ ограждаетъ неприкосновенность имущества и животныхъ строже, чѣмъ то, что составляетъ наше высшее достояніе — наше здоровье и жизнь! Это дѣло невозможное [1]). Мы должны заранѣе категорически рѣшить,

---

[1]) Какое можетъ быть основаніе, говоритъ Sainctelette (стр. 93), для того, чтобы сдѣлать различіе между пассажиромъ и его багажомъ, чтобы отказать человѣку въ томъ покровительствѣ и той защитѣ, которыя оказываются грузу? Le transport des personnes est un contrat, frére du transport des choses et fils du louage d'ouvrage et d'in dustrie (ib., стр. 90). Ce qui touche à la

что подобной вопіющей несообразности законодатель и въ мысляхъ не могъ имѣть!

Выше мы видѣли, что германскій законъ 7 іюня 1871 г., который послужилъ образцомъ для ст. 683 ч. 1 т. X (по прод. 1879 г.), вызванъ былъ, именно, тѣмъ обстоятельствомъ, что, послѣ обнародованія германскаго торговаго уложенія, оказалось, что имущество пользуется, по германскимъ законамъ, большею охраною, чѣмъ человѣческая личность. У насъ процессъ развитія желѣзнодорожнаго законодательства кончился. Мы имѣемъ уже законы объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ какъ за вредъ личный, такъ и имущественный. Нашъ законодатель совсѣмъ окончилъ свою работу по желѣзнодорожному праву. Никакихъ требованій мы, въ этой области, къ нему простирать не можемъ. Между тѣмъ оказывается, что мы теперь очутились въ томъ же положеніи, въ которомъ находилась Германія, наканунѣ изданія закона 7 іюня 1871 г., когда общественное сознаніе побудило парламентъ вотировать законъ объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за личный ущербъ! Мало того, мы видѣли, что и во Франціи и Бельгіи, гдѣ нѣтъ спеціальнаго желѣзнодорожнаго законодательства, юриспруденція отстаиваетъ то начало, что та отвѣтственность, которой желѣзныя дороги подвергаются за вредъ имущественный, еще съ большимъ основаніемъ примѣнима ко вреду личному. Такимъ образомъ, если придерживаться буквы п. 2 ст. 683 ч. 1 т. X (по прод. 1879 г.), то окажется, что, вмѣсто ожидаемой пользы, законъ этотъ принесъ лишь вредъ!...

Для того, чтобы практическая важность, занимающаго насъ, вопроса стала болѣе рельефною, считаю нужнымъ объ-

sureté des personnes est d'ordre public (ib., стр. 170). Sainctelette, который, вопреки взгляду другихъ французскихъ юристовъ, отстаиваетъ возможность уменьшенія отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ, посредствомъ договорнаго соглашенія, относительно имущественнаго ущерба, не допускаетъ возможности подобнаго соглашенія при личномъ ущербѣ. Le mal fait aux personnes par défaut de prévoyance ou de précaution est une lésion de l'ordre public que ne peuvent autoriser les contrats les plus explicites (стр. 103).—Le contrat est le même, qu' il s'agisse du transport des personnes ou de celui des choses (Sourdat т. 2, № 1058, стр. 283).

яснить, что укрѣпленіе въ нашей практикѣ начала отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за случай (casus), будетъ имѣть и важное процессуальное значеніе. Начало это упроститъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и облегчитъ, судебное производство по многимъ дѣламъ о желѣзнодорожныхъ убыткахъ. Положеніе пострадавшихъ на судѣ станетъ легче, интересы ихъ будутъ, во многихъ случаяхъ, ограждены съ большею справедливостью. Работа суда также, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, уменьшится. Это станетъ болѣе нагляднымъ изъ слѣдующаго примѣра изъ нашей желѣзнодорожной практики.

8 апрѣля 1878 г., отъ искръ, вылетавшихъ изъ трубъ желѣзнодорожныхъ паровозовъ, произошолъ пожаръ въ одномъ изъ селеній, находящихся по линіи моршанско-сызранской желѣзной дороги. Пожаромъ этимъ истреблено до 60 крестьянскихъ дворовъ, со всѣмъ ихъ имуществомъ, и до трехъ десятинъ крестьянскаго лѣса [1]). По поводу этого ущерба, противъ управляющаго дорогою было возбуждено уголовное дѣло, на основаніи ст. 98 уст. о наказ., налаг. мир. судьями. Въ этомъ уголовномъ дѣлѣ потерпѣвшіе крестьяне выступили гражданскими истцами. Когда уголовное дѣло было прекращено, то въ гражданскомъ судѣ возникло объ этомъ дѣлѣ сложное производство. Былъ возбужденъ вопросъ о томъ, по винѣ ли желѣзной дороги произошелъ пожаръ. Такъ какъ желѣзная дорога доказывала, что это было дѣло случая, то

---

[1]) По поводу этого дѣла считаю нужнымъ замѣтить слѣдующее: полагаю, что желѣзная дорога за ущербъ, причиненный имуществу стороннихъ лицъ, подлежитъ тѣмъ же началамъ отвѣтственности, какъ и за ущербъ, причиненный имуществу, взятому для перевозки, точно также какъ она подлежитъ одинаковой отвѣтственности за личный ущербъ, причиненный пассажирамъ и стороннимъ лицамъ. Основанія отвѣтственности во всѣхъ этихъ случаяхъ— одни и тѣже: рискъ, связанный съ опасностями эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, падаетъ на предпринимателя. Прусскій законъ 3 ноября 1838 г., какъ мы видѣли, прямо это оговорилъ. „Общество (желѣзнодорожное) обязано вознаградить за всякій ущербъ, который, при движеніи на дорогѣ, будетъ причиненъ отправляемымъ по ней лицамъ и имуществамъ, а *также и другимъ лицамъ и ихъ вещамъ*“ (§ 25 закона 3 ноября 1838 г.). Это же начало, какъ мы видѣли, признается и нѣмецкою и французскою юриспруденціею (Stobbe, т. 3, стр. 381 и Alauzet т. 3, № 1111).

истцамъ пришлось представить массу доказательствъ (въ томъ числѣ и циркуляры техническо-инспекторскаго комитета желѣзныхъ дорогъ) въ пользу того, что агентами дороги не были приняты всѣ предписанныя мѣры предосторожности противъ причиненія искрами паровозовъ пожаровъ. Судебнымъ мѣстамъ приходилось тщательно изслѣдовать и разобрать этотъ вопросъ. При такой сложности производства, неудивительно, что дѣло это рѣшено въ палатѣ лишь спустя семь лѣтъ послѣ того пожара, а именно въ апрѣлѣ 1885 г. Причина всѣхъ этихъ судопроизводственныхъ усложненій — тотъ общій взглядъ на отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ, который водворился на практикѣ, благодаря словамъ п. 2 ст. 683 ч. 1 т. X (по прод. 1879) „*не по винѣ* управленія предпріятіемъ и его агентовъ". Мнѣ кажется, что одно это дѣло можетъ вполнѣ убѣдить насъ въ раціональности принципа отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ, выработаннаго западно-европейскимъ правомъ и въ крайней необходимости усвоенія этого принципа нашею судебною практикою. На самомъ дѣлѣ, настоящее дѣло доказываетъ, что для того, чтобы удачно провести въ судѣ простое дѣло объ убыткахъ, причиненныхъ желѣзною дорогою, истцу необходимо иногда быть спеціально знакомымъ съ техническими особенностями желѣзнодорожнаго дѣла. И какія сложныя доказательства приходится представлять! Между тѣмъ, съ точки зрѣнія вышеизложеннаго начала отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ, разрѣшеніе настоящаго дѣла было бы весьма простое. Пожаръ произошелъ отъ обычной эксплоатаціи желѣзной дороги. Желѣзная дорога, какъ мы видѣли, безусловно отвѣтствуетъ за подобные убытки, хотя бы она и исполнила всѣ установленныя правила. Вопросъ о ея виновности не имѣетъ никакого значенія. Такимъ образомъ, истцамъ нужно было бы только доказать фактъ причиненія пожара искрами, вылетавшими изъ трубы паровоза и количество причиненныхъ убытковъ. Всѣ другія техническія данныя и циркуляры техническо-инспекторскаго комитета желѣзныхъ дорогъ, оказались бы совсѣмъ излишними. Столь же мало истцамъ придется ожидать предъ-

явленія иска объ убыткахъ до окончанія производства уголовнаго дѣла, которое иногда продолжается довольно долго. На основаніи ст. 8 уст. гр. суд., производство гражданскаго дѣла пріостанавливается въ томъ лишь случаѣ, когда разрѣшеніе онаго зависитъ отъ исхода уголовнаго дѣла. Но, такъ какъ вопросъ о виновности желѣзной дороги не имѣетъ значенія для признанія ея отвѣтственною за причиненные, при эксплоатаціи, убытки, то изъ этого ясно, что искъ объ убыткахъ не находится въ зависимости отъ исхода, возбуждаемаго противъ ея служащихъ, уголовнаго дѣла [1]).

Такимъ образомъ, п. 2 ст. 683 ч. 1 т. X (по прод. 1879 г.) составляетъ опасно больное мѣсто нашего желѣзнодорожнаго права. Излеченіе его вынуждается неотложными потребностями. Мы полагаемъ, что для этого леченія не необходимо при-

---

[1]) Между тѣмъ такія, безполезныя и обременительныя для пострадавшихъ, пріостановки гражданскаго иска встрѣчаются на практикѣ нерѣдко. Такъ, совсѣмъ понапрасну было замедлено начатіе гражданскаго дѣла фонъ-Таубе съ главнымъ обществомъ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ (кас. рѣш. 1883 г., № 6) до окончанія, возбужденнаго противъ агентовъ общества, уголовнаго дѣла. Сущность этого дѣла заключается въ слѣдующемъ: во время, случившагося 29 декабря 1878 г. на линіи варшавской желѣзной дороги, крушенія поѣзда (отъ столкновенія поѣздовъ), командиръ полка, полковникъ фонъ-Таубе, получилъ столь серьезное поврежденіе правой ноги, что долженъ былъ оставить службу и уѣхать для леченія за границу. Изъ дѣла видно, что ни о какихъ событіяхъ vis maior тутъ не было и рѣчи. Палата признала, что крушеніе поѣзда 29 декабря 1878 г. произошло „отъ непринятія мѣръ къ очисткѣ пути для пассажирскаго поѣзда". Отвѣтственность главнаго общества за этотъ ущербъ, причиненный фонъ Таубе, не подлежала и сомнѣнію. О винѣ этого общества тутъ не могъ быть возбужденъ и вопросъ. Такимъ образомъ, исходъ уголовнаго дѣла не могъ имѣть никакого значенія для гражданскаго дѣла. Очевидно, фонъ-Таубе ожидалъ начатія иска до окончанія уголовнаго дѣла, по совѣту юристовъ. Изъ всего этого видно, какую путанницу понятій вносятъ въ нашу жизнь фатальныя слова п. 2, ст. 683 «не по винѣ управленія» и проч.—При существованіи во всей Европѣ вышеуказаннаго начала, по которому вопросъ о виновности желѣзной дороги не имѣетъ значенія, для признанія ея отвѣтственною ущербъ,—становится прискорбнымъ видѣть, что у насъ сенату приходится объяснять, что, для признанія желѣзной дороги отвѣтственною, не необходимо обвиненіе ея агентовъ уголовнымъ судомъ (кас. рѣш. 1876 г., № 7, 1879 г. № 157 и 204, 1880 г. № 109). Причина тому—все тотъ же п. 2 ст. 683!

бѣгать къ пособію законодателя, которое является съ крайнею медленностію. Судъ можетъ обойтись своими собственными, домашними средствами. Медикаментомъ послужитъ— логическое толкованіе законовъ.

Но, предварительно, намъ необходимо уяснить себѣ, какія основанія побудили составителей ст. 683 (по прод. 1879 г.) допустить въ ней это загадочное отступленіе отъ редакціи германскаго закона 7 іюня 1871 года?

Въ докладѣ коммисіи, разрабатывавшей проектъ ст. 683 1 ч. X т. (по прод. 1879 г.), объ этомъ—ни слова [1]).

Умолчаніе въ докладѣ о предметѣ столь капитальной практической важности уже ясно доказываетъ, что коммисія сама не уяснила себѣ значенія, сдѣланнаго ею, отступленія отъ германскаго закона 7 іюня 1871 г. Если бы отступленіе это было сдѣлано вслѣдствіе ясно сознанной идеи, то коммисія должна была бы понять, что она этимъ не только отвергаетъ цѣлое начало, выработанное опытомъ западной Европы, но устанавливаетъ для желѣзныхъ дорогъ отвѣтственность меньшую той, которой онѣ подвергались по ст. 683, изд. 1857 г. и которой у насъ и на западѣ Европы подвергаются почта и казенные банки. Мало того. Она должна была понять, что отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ становится у насъ меньше той отвѣтственности, которой въ западной Европѣ подвергаются простые перевозчики, содержатели гостинницъ, постоялыхъ дворовъ и купаленъ за ввѣренное имъ имущество! Это былъ бы настоящій coup d'état въ современномъ правѣ! Объ этомъ стоило бы потолковать. Коммисія должна была объяснить, какія неотложные общественные или государственные интересы россійской Имперіи побудили ее сдѣлать такую необычайную ломку, такое попятное движеніе въ правѣ современныхъ народовъ!

[1]) Точно также объ этомъ ничего не говорится и въ соображеніяхъ государственнаго совѣта по поводу проекта ст. 683 1 ч. X т. (по прод. 1879 г.), хотя, какъ мы видѣли, государственный совѣтъ ссылается, въ своихъ соображеніяхъ, на германскій законъ 7 іюня 1871 г. (который невѣрно названъ прусскимъ закономъ 25 іюня 1871 г.) и на швейцарскій законъ 1 іюля 1875 г.

Не находя отвѣта на занимающій насъ вопросъ въ офиціальныхъ актахъ, намъ остается обратиться къ частнымъ документамъ. Книга докладчика означенной коммисіи, г. Делярова, „Объ отвѣтственности желѣзнодорожныхъ предпринимателей и ихъ агентовъ“, дастъ намъ ключъ къ разрѣшенію загадки происхожденія п. 2, ст. 683 1 ч. X т. (по прод. 1879 г.). Эта книга насъ убѣдитъ въ томъ, что редакція п. 2 ст. 683 является плодомъ несомнѣннаго заблужденія.

„Причиненіе вреда эксплоатаціею, говоритъ г. Деляровъ, не есть причиненіе вреда въ техническомъ правовомъ смыслѣ, т. е. въ смыслѣ факта, порождающаго извѣстныя юридическія послѣдствія, *когда оно произошло вслѣдствіе случая* (casus, cas fortuit), или воздѣйствія непреодолимой силы (vis maior, force majeure). Объясненіе этихъ понятій есть опять таки дѣло не предлагаемаго спеціальнаго изслѣдованія, а общаго ученія права гражданскаго. Спеціальное изслѣдованіе предполагаетъ ихъ извѣстными“ (стр. 74—75). Такимъ образомъ, г. Деляровъ уже, съ перваго приступа, заявляетъ, что желѣзныя дороги не отвѣтствуютъ за случай. Онъ отказывается даже выяснить различіе между понятіями случай (casus) и непреодолимою силою (vis maior). Между тѣмъ, мы видѣли, что это различіе—центръ тяжести всего принципа отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ. „Съ одной стороны, говоритъ далѣе г. Деляровъ, *всякій случай есть непреодолимая сила*, а съ другой—всякое воздѣйствіе непреодолимой силы есть своего рода случайность“ (стр. 76). Изъ того, что нельзя установить точную границу между этими понятіями „слѣдуетъ, что если *законъ говоритъ про одинъ только случай или одну только непреодолимую силу, онъ этимъ не исключаетъ другаго понятія, а, напротивъ, представляетъ возможность подвести его подъ выставленную категорію*“ (стр. 77). Этихъ словъ г. Делярова рѣшительно невозможно понять. Очевидно, что онъ совсѣмъ не уяснилъ себѣ вопроса, о которомъ говоритъ. Ссылаясь на выраженіе unabwendbarer äusserer Zufall (непредотвратимая внѣшняя случайность), употребленное въ § 1734 (ч. 2, т. 8) прусск. кодекса и въ законѣ 3 ноября 1838 г.,

г. Деляровъ говоритъ: „изъ этихъ цитатъ видно, что прусское земское право и законъ 1838 г. о желѣзнодорожныхъ предпріятіяхъ—*говорятъ только о случаѣ и не касаются ни однимъ словомъ непреодолимой силы*" (стр. 79). „Далѣе, говоритъ г. Деляровъ, нельзя не замѣтить, что законы, относящіеся къ желѣзнодорожнымъ ущербамъ, *разсматриваютъ случай и непреодолимую силу, какъ понятія совершенно тождественныя*" (стр. 82). „*Прусская судебная практика всегда стояла за тождество этихъ двухъ понятій* въ земскомъ правѣ и законѣ 1838 г. Такъ, напримѣръ, въ рѣшеніи прусскаго Obertribunal'а, суда высшей инстанціи, въ 1863 г. сказано: als unabwendbarer äusserer Zufall, worunter die Entstehung des Schadens durch ein Ereigniss höherer Gewalt verstanden werden muss, (какъ неустранимая внѣшняя случайность, подъ которой должно разумѣть возникновеніе ущерба, вслѣдствіе событія высшей силы)" (стр. 83). Выше (гл. 5) я нарочно и привелъ это рѣшеніе. Мы видѣли, что на это рѣшеніе союзный коммисаръ, Фалькъ, ссылался въ доказательство того, что подъ выраженіемъ unabwendbarer äusserer Zufall прусскій законъ 3 ноября 1838 г. *разумѣлъ, именно, vis maior, а не случай* (casus). Это подтверждается и вышеприведеннымъ рѣшеніемъ имперскаго суда 30 іюня 1883 г., въ которомъ сказано, что подъ выраженіемъ закона 7 іюня 1871 г. „höhere Gewalt" (высшая сила) слѣдуетъ разумѣть тоже самое, что прусскій законъ 3 ноября 1838 г. называетъ „unabwendbarer äusserer Zufall" (непредотвратимая внѣшняя случайность). „*Взглядъ на случай и непреодолимую силу, какъ на понятія совпадающія,* говоритъ г. Деляровъ, *легъ въ основу соотвѣтствующихъ опредѣленій общегерманскаго торговаго уложенія и имперскаго закона 7 іюня 1871 года. Они подвели понятіе случая подъ понятіе непреодолимой силы* (!) (§ 395 торговаго уложенія и § 1 закона 1871 г.). Тождество этихъ двухъ понятій совершенно выяснено въ преніяхъ германскаго парламента, при обсужденіи проекта закона 7 іюня 1871 г. *И такъ, по отношенію къ ущербу, причиненному желѣзнодорожною эксплоатаціею, понятія случая и непреодолимой силы совпадаютъ*" (стр. 83—84).

Послѣ всего изложеннаго мною, для всѣхъ, кажется, должно быть ясно, что въ этихъ соображеніяхъ обнаруживается полное непониманіе сущности vis maior и casus и совершенное искаженіе существа германскихъ законовъ, имѣющихъ отношеніе къ желѣзнодорожному праву. Послѣ всего этого неудивительно, что г. Деляровъ приходитъ къ слѣдующему изумительному заключенію: „предприниматель (желѣзнодорожный) отвѣчаетъ за нанесеніе ущерба лишь въ томъ случаѣ, если оно произошло по злому умыслу или неосторожности (разумѣя подъ ней всякую неосторожность—тяжкую и легкую и подводя подъ оное всякое незнаніе) лица, приставленнаго къ дѣлу; *слѣдовательно онъ не отвѣчаетъ, если оно произошло случайно или* вслѣдствіе воздѣйствія непреодолимой силы" (стр. 94—95). Замѣчательно, что къ этому выводу пришелъ г. Деляровъ послѣ того, когда онъ самъ сознаетъ, что вышеприведенными заключительными словами ст. 683 1 ч. X т., изд. 1857 г. „законодатель имѣлъ въ виду *не случай*, а одну только непреодолимую силу" (стр. 81)!

Книга г. Делярова, очевидно, служила научною основою для коммисіи, составившей проектъ ст. 683 1 ч. X т. (по прод. 1879 г.). Докладъ коммисіи есть лишь краткое извлеченіе изъ этой книги. Неудивительно, что, основываясь на такихъ научныхъ данныхъ, коммисія проектировала такой законъ (ст. 683 1 ч. X т., по прод. 1879 г.), по которому отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за причиненный ущербъ обусловливается ихъ виною [1]).

---

[1]) Нынѣшняя редакція п. 2 ст. 683 (по прод. 1879 г.) нѣсколько отличается отъ проекта, предложеннаго коммисіею. Въ проектѣ, этотъ пунктъ статьи 683 изложенъ слѣдующимъ образомъ: „предприниматели освобождаются отъ обязанности вознаграждать потерпѣвшихъ въ тѣхъ случаяхъ, когда докажутъ, что несчастіе причинено *не по винѣ ихъ агентовъ, а вслѣдствіе воздѣйствія непреодолимой силы*" (печатная записка доклада 28 января 1877 г., стр. 9). Эта редакція ясно доказываетъ, что коммисія не понимала того, что между виною и непреодолимою силою есть промежуточная область случая (casus). Это, именно, та теорія, которая, какъ мы видѣли, развита въ книгѣ г. Делярова. Впослѣдствіи редакція п. 2, ст. 683 была изложена коммисіею слѣдующимъ образомъ: „предприниматели освобождаются отъ обязанности

И такъ, мы пришли къ заключенію, что выраженіе п. 2 ст. 683 1 ч. X т. (по продолж. 1879 г.) „не по винѣ управленія предпріятіемъ съ его агентовъ“ является результатомъ ошибочнаго пониманія принципа отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за ущербъ, причиненный при эксплоатаціи. Мы глубоко убѣждены въ томъ, что если бы, при составленіи ст. 683 1 ч. X т. (по прод. 1879 г.), редакторы ея уяснили себѣ этотъ, изложенный выше, принципъ, то редакція п. 2 этой статьи была бы совершенно аналогична съ редакціею германскаго закона 7 іюня 1871 г., точно также какъ редакція ст. 96 и 102 общаго устава россійскихъ желѣзныхъ дорогъ находятся въ полной гармоніи съ редакціею соотвѣтствующихъ статей германскихъ законовъ. Это подтверждается и приведенными выше (стр. 70—71) соображеніями государственнаго совѣта, изъ которыхъ видно, что государственный совѣтъ, именно, желалъ всецѣло придерживаться началъ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ, выраженныхъ въ законахъ германскомъ 7 іюня 1871 г. и швейцарскомъ 1 іюля 1875 г., вслѣдствіе чего и исключилъ изъ проекта ст. 683 (по продолж.) слова „или не отъ неисправности подвижнаго состава“ только потому, что это обстоятельство не указано въ этихъ законахъ, какъ причина, освобождающая желѣзныя

вознаграждать потерпѣвшихъ лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда докажутъ, что несчастіе причинено не *по винѣ ихъ агентовъ*, или не отъ неисправности подвижнаго состава, или же вслѣдствіе воздѣйствія непреодолимой силы“ (стр. 42—43). Нынѣшняя редакція лит. а, п. 2 ст. 683, очевидно, выработана, при обсужденіи этого закона въ государственномъ совѣтѣ. Изъ всѣхъ этихъ трехъ ред«кцій первую всего легче было бы примирить съ здравою юридическою логикою. Выраженіе „не по винѣ агентовъ, *а* вслѣдствіе воздѣйствія непреодолимой силы“ можно было бы истолковать въ томъ смыслѣ, что желѣзная дорога можетъ быть освобождена отъ отвѣтственности только тогда, когда докажетъ, что несчастіе произошло по непреодолимой силѣ. При теперешней редакціи такое толкованіе весьма трудно.—Что коммисія воспроизвела теорію г. Делярова, видно также изъ слѣдующихъ словъ записки: „отвѣтчикъ (предприниматель) долженъ доказать, что ущербъ не былъ причиненъ *по винѣ* его агента..... Необходимость такого начала усматривается не только изъ примѣра всѣхъ, безъ исключенія, иностранныхъ законодательствъ, но и изъ слѣдующихъ соображеній“ и пр. (стр. 6).

дороги отъ отвѣтственности. Отсюда явствуетъ, что выраженіе „не по винѣ“ и проч. попало въ п. 2 ст. 683 лишь потому, что не была правильно выяснена теоретическая сущность, научная основа отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ по германскому и швейцарскому законамъ. Если бы это было, въ свое время, сдѣлано, тогда на мѣсто выраженія п. 2 ст. 683 (лит. а) „не по винѣ управленія предпріятіемъ и его агентовъ“ были бы, согласно указаннымъ иностраннымъ образцамъ, поставлены слова: „не по винѣ пострадавшаго“ или аналогичное съ этимъ выраженіе [1]).

Такимъ образомъ, обсужденію нашему подлежитъ весьма любопытный вопросъ о томъ: можетъ ли выраженіе закона, являющееся послѣдствіемъ ошибки, имѣть силу закона?

Разрѣшеніе этого вопроса зависитъ отъ того, что будемъ разумѣть подъ понятіемъ „законъ“. Если признать (какъ это у насъ полагаетъ не мало юристовъ), что буква закона есть законъ, то наше положеніе окажется весьма критическимъ, если не безнадежнымъ. Тогда, пожалуй, придется признать, что выраженіе ст. 683 1 ч. X т. (по прод. 1879 г.) „не по винѣ управленія предпріятіемъ и его агентовъ“ есть обязательный законъ. Но съ той точки зрѣнія на сущность закона, которую я имѣлъ случай подробно развить [2]) и кото-

---

[1]) Для того, чтобы проникнуться убѣжденіемъ въ томъ, что если бы, при составленіи ст. 683 (по продолж.), уяснили себѣ принципъ, лежащій въ основѣ германскаго закона 7 іюня 1871 г., то редакція этой статьи была бы аналогична съ редакціею этого германскаго образца, слѣдуетъ обратить вниманіе на то, что ограниченіе способовъ, въ коихъ желѣзная дорога можетъ быть свободна отъ отвѣтственности за личный ущербъ, лишь двумя, указанными въ законѣ 7 іюня 1871 г., случаями, не есть нѣчто произвольное, а вытекаетъ изъ самой сущности дѣла, изъ логики жизни. Лучшимъ доказательствомъ тому служитъ то, что, какъ объяснено выше (глава V), только въ этихъ двухъ случаяхъ признаетъ желѣзную дорогу свободною отъ отвѣтственности французская и бельгійская юриспруденція, руководствуясь лишь здравою юридическою логикою и не имѣя для этого точной опоры въ спеціальномъ законѣ (см. Marcadé, т. 6, стр. 555; Pont, т. 8 (I), № 541; Sourdat, т. 2, № 1058, стр. 284 и Sainctelette, стр. 97).

[2]) См. мой рефератъ „Логическое толкованіе законовъ“ и пр.

рую надѣюсь еще нѣсколько иллюстрировать въ послѣдующемъ изложеніи, мы придемъ къ заключенію противуположному.

Буква не есть законъ. Буква—лишь внѣшняя форма, въ которую облекается мысль закона, скорлупа, въ которой кроется зерно закона.

Сущность, зерно закона—его разумъ, внутренній смыслъ, его цѣль и намѣреніе, та идея правды, которую имѣлъ въ виду осуществить законодатель, тѣ житейски - правовые результаты, которыхъ онъ желалъ достигнуть. Упомянутое выраженіе п. 2, ст. 683 (по продолж.) могло бы имѣть силу закона въ томъ лишь случаѣ, если признаемъ, что тѣ послѣдствія, къ которымъ оно приводитъ, соотвѣтствуютъ цѣли и намѣренію законодателя.

Я спрашиваю: имѣлъ ли законодатель въ виду, чтобы отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ, по ст. 683 1 ч. X т. (по прод. 1879 г.), было ниже отвѣтственности, которой онѣ подвергались по ст. 683 изд. 1857 г., и чтобы наша личная безопасность ограждалась меньше, чѣмъ неприкосновенность имущества и живовныхъ?

Я спрашиваю: желалъ ли законодатель, чтобы желѣзныя дороги подвергались, въ силу ст. 683 (по прод.), отвѣтственности меньше той, которой подлежатъ у насъ почта, банки (казенные) а за границею—простые перевозчики, содержатели гостинницъ, постоялыхъ дворовъ и общественныхъ бань?

Все зависитъ отъ отвѣтовъ, которые получимъ на эти вопросы.

Кто рѣшится дать на эти вопросы утвердительный отвѣтъ, для того упомянутое выраженіе п. 2, ст. 683, 1 ч. X т. (по прод. 1879 г.) будетъ закономъ.

Но если, какъ это для меня несомнѣнно, всѣ здравомыслящіе юристы должны на эти воопросы единогласно отвѣтить отрицательно, то означенное выраженіе не можетъ быть признано закономъ.

Мы можемъ съ полнымъ убѣжденіемъ утверждать, что законодатель отнюдь не желаетъ тѣхъ результатовъ, къ ко-

торымъ ведетъ это выраженіе. Тутъ оказывается полное несогласіе между выраженіемъ закона и намѣреніемъ, цѣлію стремленій законодателя. Не можетъ быть сомнѣнія въ томъ, что намѣреніе и цѣли, въ которыхъ выражается настоящая воля законодателя, выше его ошибочнаго выраженія. Судъ не имѣетъ права допускать осуществленіе въ жизни такихъ правовыхъ результатовъ, отъ которыхъ отшатнулся бы самъ законодатель, если бы онъ ихъ предвидѣлъ. Это будетъ не та идея правды, которую законодатель желалъ видѣть осуществленною въ жизни.

Законодатель можетъ сказать судьѣ, который допустилъ бы осуществленіе результатовъ, указанныхъ въ изложенныхъ выше вопросахъ: я, дѣйствительно, ошибся при составленіи редакціи п. 2, ст. 683 1 ч. X т. (по прод. 1879 г.); errare humanum est; это нисколько не можетъ служить основаніемъ тому, чтобы изъ этого ошибочнаго выраженія сдѣлали множество невѣрныхъ выводовъ, чтобы это ошибочное выраженіе было возведено въ теорію, въ принципъ, чтобы въ жизни былъ установленъ такой правовой порядокъ, который у меня и въ мысляхъ не былъ. Фальшь не можетъ быть возведена въ систему, въ общее начало.

И въ обыденной жизни случается, что человѣкъ, недостаточно уяснивъ себѣ мысль, употребляетъ невѣрное выраженіе. Если обратить его вниманіе, онъ исправитъ свою ошибку. Законодателю столь же мало слѣдуетъ поставить въ счетъ его ошибку, сколько всякому частному лицу. Полагаю даже, что законодателю еще меньше должна быть зачтена ошибка, чѣмъ частному лицу. Ошибка лица вредитъ однимъ его частнымъ интересамъ. Ошибка законодателя можетъ нанести вредъ цѣлому обществу, государству [1]). Ошибка, на мѣсто дѣйствительнаго права, ставитъ право кажущееся, фиктивное. Правосудіе не можетъ быть построено на фиктивномъ правѣ, т. е. на фальши.

---

[1]) Ср. Іеринга Geist des römischen Rechts, ч. 2, т. 2, § 44; 2, (стр. 451 и послѣд.).

Вообще мнѣ кажется, что гораздо искреннѣе, правдивѣе и болѣе соотвѣтственно достоинству законодателя допустить, при толкованіи закона, существованіе ошибки,—если таковая дѣйствительно обнаруживается—чѣмъ сдѣлать изъ закона выводы, которые ведутъ къ явной несправедливости и несообразности. Такихъ выводовъ мы, никоимъ образомъ, допускать не должны, оттого, что можемъ быть вполнѣ убѣждены въ томъ, что ничего несправедливаго и несообразнаго законодатель не желаетъ.

Редакція законодательныхъ постановленій—дѣло, въ высшей степени, трудное. Неполнота и недомолвки въ законѣ—явленіе обыденное въ законодательствахъ самыхъ развитыхъ [1]). Могутъ случиться и ошибки. Истолкователь это долженъ имѣть въ виду. Сущность логическаго толкованія законовъ и заключается въ томъ, чтобы устранить неблагопріятныя послѣдствія недомолвокъ и ошибокъ.

Виндшейдъ (Lehrbuch d. Pandecten, т. 1, § 21) говоритъ, что логическое толкованіе восполняетъ недостатки и исправляетъ неточныя выраженія закона (der unvollständige Ausdruck ergänzt und der unrichtigte berichtigt werden).

Іерингъ доказываетъ, что слово безсильно передать, во всей полнотѣ, мысль человѣческую; слово производитъ лишь воздѣйствіе на слушателя, побуждаетъ его лишь уловить, *постичь* эту мысль; поэтому только логическое толкованіе и соотвѣтствуетъ потребности духовнаго общенія людей. Іерингъ говоритъ: логическое толкованіе покоится на скептическомъ отношеніи къ предмету; оно признаетъ, что внѣшнее явленіе можетъ быть обманчиво. Подвергая критикѣ внѣшнюю форму закона, логическое толкованіе можетъ придти къ результатамъ совершенно противоположнымъ тѣмъ, которыхъ должно было ожидать отъ словъ закона [2]).

Эти мысли точно созданы для настоящаго вопроса.

И такъ, мы принимаемъ на себя смѣлость утверждать, что выраженіе п. 2, ст. 683 1 ч. X т. (по прод. 1879 г.) „не

[1]) Подробности въ рефератѣ моемъ „О логическомъ толкованіи законовъ".
[2]) Geist der römischen Rechts, т. 2, изд. 1866 г., § 44, стр. 470—475.

по винѣ управленія предпріятіемъ и его агентовъ" не есть законъ. Я позволяю себѣ думать, что наши судебныя мѣста не только могутъ, но обязаны игнорировать это выраженіе. Выраженіе это—фраза, лишенная внутренняго содержанія, практическаго смысла, серьезной законодательной идеи. Это—форма безъ содержанія, буква безъ мысли, скорлупа безъ зерна закона. Это ошибочное выраженіе, составленное въ чаду невѣдѣнія, подъ вліяніемъ заблужденія. Повторяю—это не законъ!

Римскіе юристы высказали, относительно толкованія закона, слѣдующую, замѣчательную по простотѣ и глубинѣ своей, мысль: кто, говорятъ они, придерживаясь буквы закона, уклоняется отъ его смысла, *тотъ обходитъ законъ* (in fraudem vero, qui salvis verbis legis, sententiam eius circumvenit; Dig., L. 1, tit. 3; 29); ибо, обходъ закона имѣетъ мѣсто тогда, *когда совершается то, чего законодатель не желалъ,* хотя и не запретилъ (fraus enim legi fit ubi, quod fieri noluit, fieri autem non vetuit, id fit; ib. 30). Въ этихъ немногихъ словахъ содержится вся сущность логическаго толкованія закона. Въ этихъ, глубоко правдивыхъ, словахъ заключается рѣшительный, безповоротный приговоръ надъ, господствующею въ нашей жизни, системою буквальнаго толкованія законовъ. Между тѣмъ, эти мысли римскихъ юристовъ, съ достаточною ясностію, выражены въ ст. 9 уст. гражд. суд., въ которой сказано, что законы должны быть толкуемы по ихъ точному *разуму* и общему *смыслу*, изъ чего видно, что статья эта ставитъ на первый планъ лишь смыслъ закона и вовсе не упоминаетъ объ его буквѣ.

Примѣняя къ настоящему случаю эти мысли римскихъ юристовъ и ссылаясь на ст. 9 уст. гражд. судопр., я позволяю себѣ утверждать, что кто будетъ строго придерживаться упомянутаго выраженія лит. *а*, п. 2 ст. 683 1 ч. X т. (по прод. 1879 г.), тотъ обойдетъ законъ, потому что допуститъ осуществленіе въ жизни такихъ правовыхъ результатовъ, отъ которыхъ отшатнулся бы самъ законодатель, еслибъ онъ ихъ предвидѣлъ; исполнитъ же законъ тотъ, кто будетъ игнорировать это выраженіе и будетъ руководствоваться на-

чаломъ, кроющимся въ ст. 96 и 102 общ. устав. рос. жел. дорогъ. Въ послѣднемъ случаѣ мы исполнимъ законъ, оттого, что выполнимъ дѣйствительную волю законодателя, которая обнаруживается изъ всей совокупности вышеприведенныхъ постановленій и находится въ полномъ противорѣчіи съ ошибочнымъ выраженіемъ лит. *а*, п. 2, ст. 683 1 ч., X т. (по продолж. 1879 г.).

Я сказалъ, что п. 2 ст. 683 1 ч. X т. (по прод.) долженъ быть истолкованъ согласно началу, выраженному въ ст. 96 и 102 общ. устава, въ виду того, что редакція п. 2 ст. 683 явилась послѣдствіемъ ошибки. Считаю нужнымъ замѣтить, что, и независимо этой ошибки, п. 2 ст. 683 долженъ быть истолкованъ соотвѣтственно упомянутымъ статьямъ устава.

Г. Малышевъ справедливо замѣтилъ, что законъ можетъ, съ теченіемъ времени, получить новый смыслъ, вслѣдствіе развитія другихъ, смежныхъ съ нимъ, частей законодательства, хотя бы собственный текстъ его остался неизмѣненнымъ [1]). Правдивость этой мысли я доказалъ еще по поводу толкованія ст. 1068 1 ч. X т. Мысль эта имѣетъ полное примѣненіе и въ настоящемъ случаѣ [2]).

---

[1]) Курсъ общаго гражд. права Россіи, т. 1, стр. 290, прим. 49.

[2]) Въ виду того, что буквальное толкованіе закона—этотъ историческій недугъ нашей практики—всевластно царитъ въ нашей жизни, считаю нужнымъ замѣтить слѣдующее: у насъ привыкли смотрѣть на букву закона, какъ на святыню, до которой не должна дотрогиваться рука человѣческая; обходить же смыслъ, обнаруживающійся изъ всей совокупности законодательныхъ постановленій, считается дѣломъ возможнымъ. Несостоятельность этого взгляда мною достаточно доказана, въ моемъ разсужденіи „логическое толкованіе законовъ" и пр. Поэтому разсужденіе это, а равно талантливыя мысли, высказанныя Іерингомъ, относительно толкованія законовъ, въ § 44 его „Geist des röm. Rechts", должны служить необходимымъ дополненіемъ къ взгляду моему на п. 2 ст. 683. Только, усвоивъ себѣ эти мысли, можно правильно судить о моемъ взглядѣ на п. 2 ст. 683. Къ уясненію этого взгляда могутъ послужить также и соображенія мои, по поводу ст. 83 нот. полож. и 542 1 ч. X т. („Представит. въ гражд. правѣ", стр. 299—300 и 303—310), изъ которыхъ можно видѣть, что, въ дѣйствительности, буква закона вовсе не такая неприкосновенная святыня, какъ это у насъ полагаютъ (см. также ib., стр. 97—98: ст. 188 2 ч. X т.). Это также видно и изъ соображеній, приведенныхъ въ

Для того, чтобы меня не могли упрекнуть въ односторонности, мнѣ нужно преодолѣть еще одно затрудненіе. Мнѣ приходится самому нѣсколько пошатнуть одну изъ основъ, на которыхъ я построилъ критику п. 2, ст. 683 1 ч. X т. (по прод. 1879 г.). Приходится, именно, сознаться, что, повидимому, сами составители общаго устава россійск. желѣзныхъ дорогъ не уяснили себѣ вышеуказаннаго принципа отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ.

При составленіи общаго устава, представился удобный случай исправить ошибку п. 2 ст. 683 1 ч. X т. (по прод.). Было бы весьма естественно въ составъ общаго желѣзнодорожнаго законодательства включить и законъ объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за причиненныя увѣчье и смерть (т. е. ст. 683) и привести его редакцію въ соотвѣтствіе съ редакціею ст. 96 и 102 общаго устава. Между тѣмъ ст. 683 (по прод.) осталась безъ измѣненія, а общій уставъ, какъ я уже упомянулъ, своею ссылкою на эту статью, придалъ ей еще новую санкцію. Въ ст. 92 общаго устава, именно, сказано: желѣзная дорога обязана вознаградить каждаго потерпѣвшаго вредъ или убытокъ, вслѣдствіе смерти или поврежденія въ здоровьѣ, причиненныхъ эксплоатаціею желѣзной дороги; *вознагражденіе сіе производится на основаніяхъ, опредѣленныхъ въ ст. 683 законовъ гражданскихъ* (св. зак. т. X ч. 1, по прод. 1879 г.). Благодаря этой ссылкѣ, въ самомъ уставѣ оказывается существованіе двухъ противорѣчивыхъ началъ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ. Этого мало. Коммисія графа Баранова проектировала, въ общемъ уставѣ, ст. 169 и 170, въ которыхъ предполагалось установить отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за ущербъ личный. Но въ проектѣ ст. 169 былъ воспроизведенъ текстъ п. 2 ст. 683 1 ч. X т. (по прод. 1879 г.), съ нѣкоторыми измѣненіями, которыя оставили нетронутою указанную выше

статьѣ Н. И. Барковскаго: „О юридическомъ значеніи нотаріальныхъ актовъ“ и пр. (Журналъ гражд. и угол. права, 1886 г., январь, стр. 136 и послѣд. и стр. 146—149). Вообще эта замѣчательная статья обнаруживаетъ въ авторѣ тонкое пониманіе логическаго толкованія законовъ.

ошибку. Проектъ ст. 169, именно, гласитъ: желѣзная дорога обязана вознаградить каждаго потерпѣвшаго вредъ или убытокъ вслѣдствіе смерти или поврежденія въ здоровьѣ, причиненныхъ эксплоатаціею желѣзной дороги, если не докажетъ, что несчастіе произошло: а) *не по винѣ* ея служащихъ или агентовъ и, вообще, лицъ, употребляемыхъ ею для эксплоатаціи дороги, и б) вслѣдствіе воздѣйствія непреодолимой силы. Государственный совѣтъ оставилъ проектъ этотъ безъ утвержденія не потому, что нашелъ его неудовлетворительнымъ, а только потому, что въ немъ повторяется лишь содержаніе ст. 683 1 ч. X т. (по прод. 1879 г.), вслѣдствіе чего, при существованіи этой статьи 1 ч. X т., въ повтореніи ея содержанія въ общемъ уставѣ не представляется надобности. На этомъ основаніи, взамѣнъ проектированныхъ статей 169 и 170, была составлена вышеприведенная 92 ст. общаго устава, въ которой имѣется только ссылка на ст. 683 1 ч. X т. (по прод. 1879 г.) [1]. Еслибъ составители общаго устава уяснили себѣ вышеупомянутый принципъ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ, то они бы поняли, что нельзя довольствоваться ссылкою на ст. 683, въ которой проводится начало отвѣтственности, противоположное тому, которое содержится въ другихъ статьяхъ устава. Становится яснымъ слѣдующее: какъ при составленіи ст. 683 1 ч. X т. (по прод. 1879 г.), такъ и при составленіи ст. 96 и 102 общ. устава росс. желѣзныхъ дорогъ, не уяснили себѣ принципа отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ. Но, при составленіи ст. 683 1 ч. X т. (по прод. 1879 г.), допущено было отступленіе отъ редакціи германскаго закона, послужившаго образцомъ для этой статьи, а, при составленіи ст. 96 и 102 общ. устава росс. желѣзныхъ дорогъ, редакція соотвѣтствующаго германскаго образца передана была съ точностію. Отсюда и указанныя противорѣчія.

---

[1]) См. общ. уставъ росс. желѣзныхъ дорогъ, съ изложеніемъ бывшихъ при разсмотрѣніи онаго въ государственномъ совѣтѣ, сужденій, стр. 63, прим. къ ст. 92, и стр. 197.

Спрашивается: можетъ ли это обстоятельство вліять на сдѣланные мною выводы? Могутъ ли меня упрекать въ томъ, что я навязываю нашему законодателю мысль, которой онъ не имѣлъ, при составленіи ст. 96 и 102 общ. устава росс. желѣзныхъ дорогъ?

Для меня несомнѣнно, что это обстоятельство нисколько не можетъ ослабить силу указаннаго мною толкованія ст. 96 и 102 общ. устава росс. желѣзныхъ дорогъ, а, слѣдовательно, и силу, построенной мною на этихъ статьяхъ, критики п. 2 ст. 683 1 ч. X т. (по прод. 1879 г.). Я убѣжденъ, что мы не только вправѣ, но и обязаны руководствоваться началомъ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ, которое составляетъ ratio legis германскихъ законовъ, послужившихъ образцомъ для нашихъ желѣзнодорожныхъ законовъ. При составленіи ст. 96 и 102 общ. устава росс. желѣзныхъ дорогъ имѣли, очевидно, въ виду заимствовать не одну редакцію германскихъ положеній (art. 395 герм. торгов. уложен. и art. 30 бернской конвенціи), послужившихъ для насъ образцомъ, а самые законы. Но сущность закона, какъ я уже замѣтилъ—не его буква, а его разумъ и внутренній смыслъ, та правовая идея, къ осуществленію которой стремится законодатель. Такимъ образомъ, вопросъ о томъ, имѣлъ ли нашъ законодатель, при составленіи ст. 96 и 102 общ. устава, въ виду эту правовую идею — рѣшающаго значенія не имѣетъ. Упомянутые германскіе законы получили законодальную санкцію и у насъ. Мы не только вправѣ, но обязаны признать и всю ихъ теоретическую сущность, весь, содержащійся въ нихъ, принципъ отвѣтственности. Недосмотръ законодателя не можетъ служить основаніемъ къ тому, чтобы не признать всего того справедливаго и раціональнаго, которое содержится въ его произведеніи—въ законѣ.

Извѣстный знатокъ торговаго права, Гольдшмидтъ, говоритъ, по поводу толкованія законовъ, слѣдующее:

Воля и сознаніе составителей закона вполнѣ безразличны; рѣшающее значеніе имѣетъ лишь воля законодателя, *но не его сознаніе*: законъ можетъ оказаться болѣе мудрымъ, чѣмъ самъ

законодатель; законъ можетъ имѣть смыслъ болѣе тѣсный или болѣе широкій, чѣмъ полагалъ законодатель; мысль, неясно сознанная, можетъ получить въ законѣ точное выраженіе.[1])

Эти мысли вполнѣ примѣнимы къ настоящему случаю.

Все вышеизложенное сводится къ слѣдующему положенію:

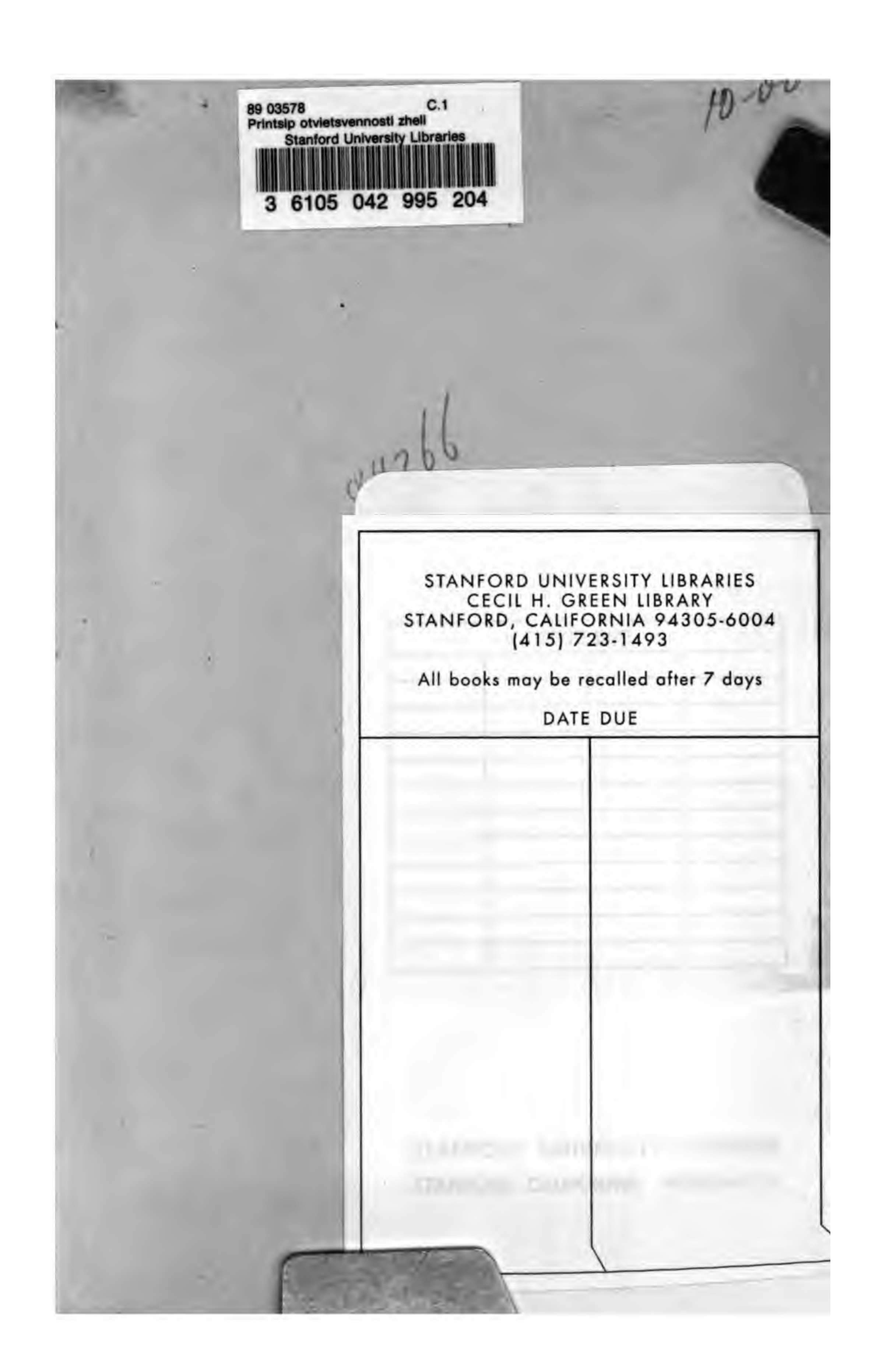
Выраженіе лит. *а*, п. 2 ст. 683 1 ч. X т. (по прод. 1879 г.) *„не по винѣ* управленія предпріятіемъ и его агентовъ" находится въ полномъ противорѣчіи: 1) съ послѣдующимъ выраженіемъ п. 2 этой статьи: „или же б) вслѣдствіе воздѣйствія непреодолимой силы"; 2) съ внутреннимъ смысломъ, духомъ и направленіемъ ст. 683 1 ч. X т., изд. 1857 г. и, легшаго въ основу этой статьи, Высочайше утвержденнаго мнѣнія государственнаго совѣта 12 мая 1852 г. и 3) съ основнымъ началомъ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ, выраженнымъ въ ст. 96 и 102 общаго устава россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. По началамъ логическаго толкованія, содержащимся въ ст. 9 устава гражд. судопроизводства, это выраженіе лит. *а* п. 2 ст. 683 1 ч. X т. (по прод. 1879 г.) должно быть истолковано въ смыслѣ, соотвѣтствующемъ указаннымъ законамъ. Поэтому слѣдуетъ признать, что, на основаніи ст. 683 1 ч. X т. (по прод. 1879 г.), желѣзная дорога можетъ быть освобождена отъ отвѣтственности въ томъ лишь случаѣ, если докажетъ, что несчастіе произошло: а) *по винѣ самого пострадавшаго* и б) вслѣдствіе воздѣйствія непреодолимой силы.

---

[1]) Handbuch des Handelsrechts, 2 изд. 1874 г., т. I, стр. 315.

Опечатка: на стр. 93—въ 11 строкѣ снизу напечатано: *къ существованію* слѣдуетъ читать *къ осуществленію*.





89 03578
C.1
Printsip otvietsvennosti zheli
Stanford University Libraries
3 6105 042 995 204
STANFORD UNIVERSITY LIBRARIES
CECIL H. GREEN LIBRARY
STANFORD, CALIFORNIA 94305-6004
(415) 723-1493
All books may be recalled after 7 days
DATE DUE

